SKRZYDLATA POLSKA

21 (1559) • 24.05.1981 PL ISSN 0137-866x • Nr ind. 37606 CENA 7 ZŁ

PO RAZ PIERWSZY NA KONTYNENCIE AUSTRALIJSKIM

NA HORYZONCIE

PATRZYMY NA PADERBORN

Przez najbliższe dwa tygodnie uwaga kibiców , sympatyków szybownictwa zwrócona będzie na zachodnioniemiecką miejscowość Paderborn. Tam to właśnie, na lotnisku Haxtergrund, w dniach od 23 maja do 7 czerwca przeprowadzane są XVII Szybowcowe Mistrzostwa Świata.

W chwili, kiedy ten numer „Skrzydlatej" dotrze do rąk Czytelników, zawodnicy będą mieli już za sobą tydzień treningu (16–20.05.) i będzie po uroczystym otwarciu mistrzostw, przewidzianym na sobotę 23 maja o godzinie 16.00. Organizatorzy przewidzieli po części oficjalnej bogate pokazy lotnicze z udziałem startów balonów na ogrzane powietrze, skoków spadochronowych i lotów samolotów. Rozgrywanie konkurencji potrwa od 24 maja do 6 czerwca, zakończenie – 7 czerwca o godzinie 10.00.

Mistrzostwom towarzyszy tradycyjnie Kongres OSTIV, którego obrady toczyć się będą w salach Uniwersytetu w Paderborn. Równolegle na lotnisku ma miejsce międzynarodowy obóz młodych szybowników, a w galerii miejskiej czynna jest wystawa pt. „Lilienthal 81".

Startowi polskich szybowników w Paderborn towarzyszy nasze zrozumiałe zainteresowanie. Jest ono tym większe, ponieważ – jak wiadomo – nie brali oni udziału w poprzednich mistrzostwach świata w 1978 r. we Francji, ze względów od nich niezależnych. Prawie czteroletnia przerwa w bezpośredniej rywalizacji z czołówką światową, nie licząc startu Polaków w szybowcowych mistrzostwach Europy klasy Klub w Szwecji, sprawia, że na start naszych reprezentantów w Paderborn patrzymy z ostrożnym optymizmem. W końcu ekipa pokonała liczne trudności przedwyjazdowe, także sprzętowe i została do mistrzostw na ogół dobrze przygotowana. Ducha bojowości naszym nie brak, sądzimy więc, że nawiążą równorzędną walkę z czołówką światową. Na ile okaże się to skuteczne – dowiemy się za dwa tygodnie.

Tymczasem, póki co, będziemy czekać niecierpliwie na wiadomości z Paderborn. Będą one o tyle utrudnione i niepełne, że ani jednego polskiego dziennikarza-sprawozdawcy nie ma na mistrzostwach, bo kiesa dewizowa zainteresowanych instytucji jest pusta. Zresztą i dawniej, kiedy była ona bardziej zasobna, dziennikarze na mistrzostwa świata też nie wyjeżdżali, z nielicznymi wyjątkami. Pod tym względem szybownictwo nie miało u nas nigdy zrozumienia i tzw. dobrej publicity. Pozostaje więc tylko liczyć na operatywność Redakcji Sportowej PAP i radiowych Sygnałów Dnia, które – jak zawsze – życzliwie traktują problemy polskiego lotnictwa. Organizatorzy mistrzostw podali, że od 16 maja czynne są stałe telefony: Paderborn 05251/76688, pod którymi na bieżąco podawane będą wyniki XVII szybowcowych mistrzostw świata.

A swoją drogą, jak ten czas leci. W roku bieżącym mija bowiem 25 lat od pierwszego w powojennych dziejach udziału polskich szybowników w mistrzostwach świata. Ich pierwszy start w 1956 r. w Saint Yan we Francji przyniósł brązowy medal Mariana Gorzelaka w klasie szybowców jednomiejscowych. Dotychczasowy plon medalowy jest wcale pokaźny. Czy dojdzie do niego jakiś w Paderborn? Poczekamy, zobaczymy.

(kon)

Z LOTU PO KRAJU

55-LECIE INSTYTUTU LOTNICTWA

Instytut Lotnictwa w Warszawie obchodzi w roku bieżącym 55-lecie swej działalności naukowo-badawczej. Z tej okazji kierownictwo IL wspólnie z Klubem Publicystów Lotniczych SDP zorganizowało 15 maja br. spotkanie z dziennikarzami radia i telewizji. Przedstawiciele środków masowego przekazu spotkali się z kierownictwem IL oraz zwiedzili niektóre pracownie i laboratoria. Omówiono działalność Instytutu Lotnictwa, a szczególnie działalność naukowo-badawczą w ostatnim okresie.

Obszerniej o dorobku IL napiszemy w jednym z następnych numerów.

NAGRODY W XXII KONKURSIE MISTRZ TECHNIKI – WARSZAWA 1980

Jury Konkursu Oddziału Stołecznego NOT i Redakcji „Życia Warszawy" – Mistrz Techniki – Warszawa 1980 przyznało Nagrodę Zespołową NOT II stopnia zespołowi w składzie: prof. **Jan Kroszczyński**, inż. **Mirosław Nierzwicki**, inż. **Janusz Sikorski**, inż. **Tadeusz Rollinger**, inż. **Jerzy Wejwoda**, inż. **Janusz Mokrzycki**, doc. **Stanisław Turczyński**, inż. **Józef Bielski**, doc. **Ryszard Dobies**, inż. **Witold Krasnodębski**, z Przemysłowego Instytutu Telekomunikacji – za rodzinę stacji radiolokacyjnych typu Avia C, Avia D, Avia E.

Jedno z wyróżnień przyznano zespołowi w składzie: dr inż. **Antoni Tarnogrodzki** z Wydziału Mechanicznego Energetyki i Lotnictwa PW i tech. **Janusz Boroń** – za atomizer typu TAR.

SZTANDAR DLA LOTNICZEGO KOŁA ZBoWiD NA OKĘCIU

9 maja odbyła się w Warszawie na Okęciu uroczystość wręczenia sztandaru dla Lotniczego Koła ZBoWiD przy Polskich Liniach Lotniczych LOT i Zarządzie Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych.

VII POMORSKI RAJD SAMOLOTOWY PILOTÓW I DZIENNIKARZY

W dniach 6–13 czerwca br. przeprowadzony zostanie VII Pomorski Rajd Samolotowy Pilotów i Dziennikarzy na trasie: Toruń – Leszno – Bydgoszcz – Elbląg – Włocławek – Toruń. Przewiduje się udział w rajdzie około 25 załóg w składzie: pilot i dziennikarz. Dziennikarze zobowiązani są zgłosić swój udział w rajdzie do 25 maja br. (pod adresem: red. **Tadeusz Władyko**, „Gazeta Toruńska" – Toruń, ul. Szeroka 14), wpłacić wpisowe w wysokości 2000 zł oraz złożyć konkursową pracę dziennikarską przed rozpoczęciem rajdu.

PODZIĘKOWANIE ZA WSPÓŁPRACĘ

Mgr inż. **Włodzimierz Wilanowski** skierował na ręce redaktora naczelnego „Skrzydlatej Polski" pismo następującej treści:

„Uprzejmie informuję Obywatela Redaktora, że z uwagi na osiągnięcie wieku emerytalnego zakończyłem swoją działalność na stanowisku dyrektora Polskich Linii Lotniczych LOT.

Z tej okazji pragnę serdecznie podziękować Obywatelowi Redaktorowi za dotychczasową współpracę i podejmowanie tematyki dotyczącej lotnictwa cywilnego, a w szczególności kierowanego przeze mnie przedsiębiorstwa na łamach Waszego poczytnego pisma.

Proszę również o przekazanie najlepszych życzeń całemu Zespołowi Redakcyjnemu".

Dziękujemy i my dyr. Włodzimierzowi Wilanowskiemu za miłą i owocną, jak sądzimy, współpracę. Na zasłużony odpoczynku życzymy dobrego zdrowia, wszelkiej pomyślności i dalszej działalności społecznej w lotnictwie.

POSIEDZENIE KOMISJI SZYBOWCOWEJ APRL

Kolejne posiedzenie Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL odbyło się 29 kwietnia br. w Centrum Szybowcowym w Lesznie. Komisja zapoznała się ze stanem przygotowań sportowych i technicznych do udziału ekipy polskiej w XVII Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Paderborn. Stan ten uznano za zadowalający. Sporo słów krytyki padło pod adresem Przedsiębiorstwa Doświadczalno-Produkcyjnego Szybownictwa PZL-Bielsko, za niezbyt staranne przygotowanie szybowców zawodniczych, zwłaszcza Jantara 2B Stanisława Kluka. Zaproponowano kandydaturę Jerzego Popiela do Medalu Tańskiego za 1980 r. Komisja Szybowcowa APRL spotkała się z przebywającą w tym czasie w Lesznie szybowcową kadrą narodową i reprezentacją na mistrzostwa świata. Na spotkaniu poruszono wiele aktualnych spraw naszego lotnictwa sportowego, ze szczególnym uwzględnieniem szybownictwa.

PRACA DOKTORSKA

W Wojskowej Akademii Politycznej w Warszawie odbyła się 20 maja publiczna dyskusja nad rozprawą doktorską mgr **Zenobii Teresy Białeckiej** nt. „Czynniki warunkujące przygotowanie kandydatów na pilotów wojskowym w Liceum Lotniczym przy WOSL". Promotor: gen. bryg. pil. doc. dr hab. Józef Kowalski.

PATENTY LOTNICZE

Urząd Patentowy PRL zarejestrował i ogłosił w „Wiadomościach Urzędu Patentowego" patent **Tadeusza Małysza, Wita Błaszczaka, Wiktora Iwaszczenko, Zygmunta Szczecińskiego** i **Jana Kuronia** z WSK PZL-Mielec – agrolotniczy dozownik zabierakowy materiałów sypkich.

OBRADY KOMISJI AKROBACJI SAMOLOTOWEJ APRL

O trudnej sytuacji polskiej akrobacji mówili członkowie Komisji Akrobacji Samolotowej Aeroklubu PRL na posiedzeniu, które odbyło się 5 maja br. w Warszawie. Garstka pilotów, kłopoty sprzętowe i finansowe nie pozwalają nawet marzyć o sukcesach na arenie międzynarodowej. Mimo to nieliczni działacze akrobacji pragną robić co się tylko da, by nie dopuścić do całkowitego jej zaniku. Planuje się więc rozegranie kilku imprez w kraju oraz udział reprezentacji Polski w zawodach państw socjalistycznych, a 1–2 pilotów może nawet w mistrzostwach Europy w Austrii. Pewne nadzieje akrobacji wiążą z powołaniem (pół etatu) Bogdana Szybalskiego na stanowisko trenera kadry narodowej.

WYDAWNICTWA

Nakładem Wydawnictwa MON ukażą się wkrótce w serii Żółtego Tygrysa – **Andrzeja Janczaka** – „Zefiry nad kanałem" (szlak bojowy 308 dywizjonu myśliwskiego PSP), **Wacława Maltena** – „Decydująca runda" (szkic działań bojowych radzieckiego lotnictwa myśliwskiego i szturmowego w okresie bitwy pod Kurskiem) oraz wspomnienia Jurija Gagarina pt. „Droga w Kosmos" (tłum. z ros.).

ZMARŁ

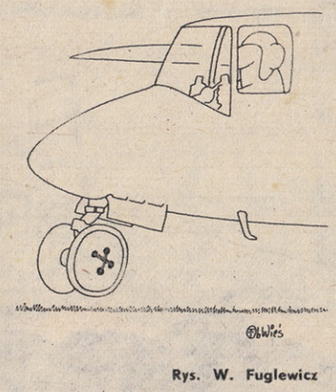
13 kwietnia 1981 w Łodzi, w wieku 84 lat, **MARIAN DEMBIŃSKI**, ppor. w st. spocz. pil., zasłużony od 1920 pilot instruktor lotnictwa wojskowego, służył w 1 i 3 pułkach lotniczych, uczestnik Wojny Obronnej Polski 1939, żołnierz Armii Krajowej, uczestnik akcji Most 8 i Powstania Warszawskiego; członek Warszawskiego a ostatnio Łódzkiego Klubu Seniorów Lotnictwa; odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- ZASŁYSZANE U SZYBOWNIKÓW
- PIERWSZY LOT KOSMICZNY COLUMBII
- BLASKI I CIENIE M-15
- LATAŁEM NA MALUCHU
- PIERWSZE KOŁA I ZWIĄZKI LOTNICZE
- CZWARTY TORUŃSKI
- MODEL KARTONOWO-BELECZKOWY KOS

NASZA OKŁADKA

Samolot Polskich Linii Lotniczych LOT (Il-62 Ignacy Paderewski), który jako pierwszy w polskiej komunikacji lotniczej lądował w Sydney (Australia). Start z Warszawy odbył się 26 marca 1981 r. o godzinie 20.05. Lądowanie w porcie Kingsford Smith, w Sydney, nastąpiło po 25 godzinach i 25 minutach dnia 28 marca 1981 r. o godzinie 6.30. W drogę powrotną do Warszawy Ignacy Paderewski wystartował 29 marca 1981 r. o godzinie 20.00 i lądował w stolicy Polski 30 marca 1981 r. o 14.45. O innych szczegółach piszemy w LOT NOWINACH.



Rys. W. Fuglewicz

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **INDONEZJA.** Zakłady Nurtanio będą budować przy współpracy z hiszpańską wytwórnią CASA samolot komunikacji lokalnej CASA-212 Aviocar. Ma to być samolot 35-miejscowy, budowany również w wersji towarowej. Lot prototypu zapowiedziano w 1983 r., a pierwsze dostawy w około dwa lata później.

● **ZSRR.** Niedawno Moskiewski Instytut Lotniczy obchodził jubileusz pięćdziesięciolecia swego istnienia. Od chwili powstania tej uczelni równocześnie rozpoczęła się twórcza działalność studentów – w studenckich biurach konstrukcyjnych. Studenci budowali samoloty (Stal-MAI, Elektron-MAI), sterowce (Komsomolska prawda i in.), silniki lotnicze, aerosanie i szybowce. Od 1962 r. studenckie biura konstrukcyjne jako samodzielne jednostki wchodzą w skład Zjednoczonego Studenckiego Biura Konstrukcyjnego Moskiewskiego Instytutu Lotniczego. Obecnie jego podstawę stanowi 35 studenckich zespołów, w których pracuje ponad 1600 osób.

W ciągu ostatnich 4 lat minionej pięciolatki studenckie biura konstrukcyjne wykonały prace zlecone przez państwo na kwotę 4,2 mln rubli, uzyskały 31 świadectw autorskich na wynalazki, studenci wygłosili 298 referatów na miejskich, ogólnozwiązkowych i międzynarodowych konferencjach, napisali ponad 300 artykułów i sprawozdań, zaprojektowali i wykonali dla laboratoriów instytutu 99 urządzeń szkoleniowych, obronili 1874 projektów przejściowych i dyplomowych związanych z tematyką SBK, zaprezentowali 135 eksponatów na wystawach resortowych, ogólnozwiązkowych i międzynarodowych. Efekty ekonomiczne wdrożonych prac SBK w gospodarce narodowej wyniosły 7 mln rubli.

Tematyka opracowań naukowych studentów zrzeszonych w ZSBK jest różnorodna: od aparatury mikroelektronicznej i przyrządów samolotowych do sztucznych satelitów Ziemi. Wśród najbardziej znanych jest samolot Kwant, na którym w 1979 r. ustanowiono 2 światowe rekordy prędkości. Dalej – pierwszy w ZSRR studencki sztuczny satelita Ziemi Radio, którego start odbył się w październiku 1978 r. i generator plazmy do aktywnych eksperymentów w jonosferze, uhonorowany dyplomem Międzynarodowej Federacji Astronautycznej.

● **USA.** W międzynarodowych zawodach o puchar Gordon-Bennetta uczestniczyło 11 dwuosobowych ekip. Zwyciężyła załoga B. Abruzzo i R. Aoki. Utrzymali się w powietrzu 44 h 5 min, pokonując odległość 2166 km.

● **ZSRR.** 6 maja w wieku 77 lat zmarł marszałek lotnictwa W. A. Sudiec. Od 1952 r. pełnił służbę w lotnictwie wojskowym. Podczas II wojny światowej był dowódcą lotniczego korpusu bombowego dalekiego zasięgu. Od 1962 r. pełnił funkcję dowódcy Wojsk Obrony Powietrznej, a od 1966 r. był inspektorem w Ministerstwie Obrony.

● **BUŁGARIA.** Uczeni i technicy przygotowują sztucznego satelitę Bułgaria-1300. Wyposażenie obiektu składać się będzie z aparatury naukowo-badawczej wykonanej w większości w kraju. Satelita wyniesiony zostanie na orbitę okołoziemską przy pomocy radzieckiej rakiety.

● **ZSRR.** 7 maja na orbitę okołoziemską wprowadzono nowego satelitę badawczego Kosmos 1269.

● **WĘGRY.** Usługi agrolotnicze prowadzi tutaj przedsiębiorstwo dysponujące w większości polskimi samolotami PZL-106A Kruk. Niedawno doszły dwa PZL M-18 Dromader. Na razie zamówiono 15 samolotów tego typu.

● **WIETNAM.** Przedsiębiorstwo transportu lotniczego zakupiło samoloty Jak-40 dla komunikacji krajowej. Zapowiadany jest zakup pierwszego dalekodystansowego Il-62M.

● **FRANCJA.** Aerobus A-300 Air France wykonał w kwietniu lot bez lądowania ze 150 pasażerami na pokładzie na trasie Dubaj – Paryż (5550 km) w ciągu 7 h 35 min. Wynik dla tej klasy samolotów bardzo dobry.

● **RFN.** Przedsiębiorstwo Lufthansa rozszerzyło swoje linie do Manilli, San Juan, Tangeru i Porto.

Na zachodnioniemieckim lotnisku Paderborn-Haxterberg kończy się właśnie tygodniowy oficjalny trening najlepszych szybowników, a zaczynają się XVII Szybowcowe Mistrzostwa Świata, które trwać będą do 7 czerwca br. Jak już wielokrotnie informowaliśmy Czytelników, po absencji naszych reprezentantów w XVI SMŚ w 1978 r., Polacy znów stają na starcie tej wielkiej imprezy, w historii której zapisali się wielokrotnie złotymi, srebrnymi i brązowymi zgłoskami (medalami).

Przed wyjazdem do Paderborn odwiedziliśmy naszych pilotów w Centrum Szybowcowym w Lesznie, gdzie szlifowali swoją formę zawodniczą. Przedstawiamy więc krótko naszych reprezentacyjnych pilotów i ich wypowiedzi przed startem w XVII SMŚ. O ich przygotowaniach i szansach mówi także trener kadry narodowej. Przypomnijmy jeszcze, że kierownikiem 17-osobowej ekipy polskiej jest Tadeusz Rejniak, szefem technicznym inż. Zenon Korsak, a zawodnikami rezerwowymi — Janusz Centka i Henryk Poźniak.

HEK

Reprezentanci Polski (wraz z trenerem) na XVII Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Paderborn. Od lewej: Stanisław Kluk, Henryk Muszczyński, Stanisław Witek, trener Józef Dankowski i Franciszek Kępka. W tle — Jantar 2B H. Muszczyńskiego. Zwraca uwagę jednoczęściowa kabina, zapewniająca bardzo dobrą widoczność. Zdjęcie: H. Kucharski

MARZENIA O MEDALACH

FRANCISZEK KĘPKA — klasa standard. Ur. w 1940 r. Żonaty, ma 14-letniego syna Tomasza, który również interesuje się lotnictwem. Pracownik Zakładów Przemysłu Wełnianego im. Józefa Niedzielskiego w Bielsku-Białej. Członek Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. Lata od 1950 r. Na szybowcach wylatał 4 100 h i przeleciał 135 000 km. Ma odznakę diamentową. Lata także na samolotach (600 h). Instruktor szybowcowy i samolotowy. Mistrz (1964) i czterokrotny wicemistrz Polski. Trzykrotnie zwyciężył w zawodach państw socjalistycznych (1966, 1974, 1980), a raz był drugi (1977). Zwycięzca rekonesansowych międzynarodowych zawodów przed mistrzostwami świata w Räyäskäli (Finlandia) i zdobywca 3 miejsca w podobnych zawodach przed mistrzostwami świata w Paderborn (RFN). Międzynarodowy wicemistrz Austrii (1979). Rekordzista świata (1962) i czterokrotny rekordzista Polski. Pięciokrotny (!) uczestnik mistrzostw świata (1965, 1970, 1972, 1974, 1976), w których zdobył cztery brązowe medale.

— Jestem zadowolony z przygotowań do mistrzostw świata. Nie mam przesytu latania, co jest dobrym objawem. W Paderborn wystartuję na prototypowym Jantarze Standard 2, przygotowywanym jeszcze na mistrzostwa świata w Finlandii w 1976 r. Jest to więc już staruszek, ale bardzo go lubię i sam go wybrałem do startu w mistrzostwach świata w Paderborn pomimo, iż ma mniejsze o 70 l zbiorniki na balast wodny od nowych szybowców tego typu. Niezależnie od dodatkowych zabiegów, jakim poddano nasze szybowce w PZL-Bielsko, włożyłem w przygotowanie tego szybowca wiele osobistej pracy. Szybowiec wyposażony jest w dobre i sprawdzone przyrządy pokładowe. Jego jedynym mankamentem, właściwym wszystkim Jantarom Standard, jest zbyt duży ciężar w stosunku do czołowych konstrukcji na świecie, co daje się niekorzystnie odczuć w bardzo słabych warunkach termicznych. Najgroźniejszym konkurentem naszych Jantarów Standard 2 będzie zapewne zachodnioniemiecki LS-4. Na tym typie startować ma większość pilotów w klasie standard. Dzięki LS-4 obserwujemy swoisty napływ dobrych pilotów do klasy standard. Na brak mocnych rywali nie będziemy więc narzekać. Mimo wszystko, oceniam, że nasze szanse są równe, pod warunkiem, że nie będą nas gnębić słabe warunki termiczne. Na starcie mistrzostw staję bez kompleksów. Myślę, że ewentualne różnice w sprzęcie uda mi się zniwelować. Będę walczył o złoty medal i tytuł mistrza świata, ale każdy inny medal też będzie sukcesem. Moim cichym życzeniem jest, aby w mistrzostwach było dużo, jak najwięcej konkurencji, by o miejscu pilota w ogólnej klasyfikacji decydowała klasa pilota, a nie przypadek. Życzyłbym sobie wreszcie pogody ducha i dobrej atmosfery w całej ekipie polskiej.

STANISŁAW KLUK — klasa otwarta. Ur. w 1939 r. Żonaty, ma córkę. Kapitan pilot PLL LOT. Członek Aeroklubu Stalowowolskiego. Lata od 1957 r. Na szybowcach wylatał 4 000 h i przeleciał 145 000 km. Na samolotach — 3 000 h. Instruktor szybowcowy i samolotowy. Ma odznakę diamentową. Pięciokrotny (!), w tym aktualny mistrz Polski. Ponadto w mistrzostwach kraju zdobył dwukrotnie 2 miejsce i raz był trzeci. Dwukrotnie zajął 2 miejsce w zawodach państw socjalistycznych (1968, 1976). Ustanowił jeden rekord świata i 5 rekordów Polski. W mistrzostwach świata startował dwukrotnie (1972, 1974). W pierwszym z tych startów zdobył brązowy medal w klasie otwartej oraz puchar za najlepszy wynik na szybowcu 15-metrowym.

— Obawiam się „długich" szybowców (Nimbus 3 i jemu podobne) i mocnych pilotów, takich jak dwukrotny mistrz świata Anglik G. Lee i latających na własnym terenie pilotów RFN. Także — słabych warunków (nasze Jantary 2B są za ciężkie). Konkurencje będą zapewne długie, termika złożona, teren urozmaicony, latanie bardzo skomplikowane, o czym mogłem się przekonać podczas rekonesansowego startu w Paderborn w 1980 r. To mi jednak odpowiada. Dużo będzie zależało od szczęścia. Chciałbym nie mieć kłopotów z przyrządami pokładowymi (na razie są dobre). Tak jak każdy pilot chciałbym mieć dobry szybowiec, bo to połowa sukcesu. Ważna będzie dobra informacja meteorologiczna. Nie sądzę, byśmy wygrali. Nasze realne szanse sięgają 5 miejsca. Tak uważam. Dobre latanie parą będzie naszą dodatkową szansą. Liczę, że będziemy latać ostro. Forma? — Nie narzekam, dużo wylatałem w ramach przygotowań do mistrzostw świata. Nie mam kłopotów ani kompleksów. Im więcej konkurencji, tym lepiej mi się lata. Marzę o medalu. Ale sądzę, że o medalach zadecyduje przede wszystkim sprzęt.

HENRYK MUSZCZYŃSKI — klasa otwarta. Ur. w 1935 r. Żonaty. Magister inżynier, absolwent Wydziału Budownictwa Lądowego Politechniki Wrocławskiej, dyrektor Wojewódzkiej Spółdzielni Budownictwa Wiejskiego w Lesznie. Wychowanek Aeroklubu Ostrowskiego, członek Aeroklubu Leszczyńskiego (od 1976 r.). Lata od 1952 r. Wylatał 2 700 h i przeleciał 110 000 km. Jest także pilotem samolotowym (300 h). Mistrz Polski z 1970 r. i siedmiokrotny wicemistrz kraju. Czterokrotny rekordzista Polski. Pierwszy z Polaków, który przeleciał na szybowcu 1 000 km (1980), co uwidocznione jest liczbą 1000 w jego odznace diamentowej. Trzykrotnie zwyciężył (1967, 1971, 1980), a raz był trzeci (1974) w zawodach państw socjalistycznych. Był międzynarodowym mistrzem Węgier. Trzykrotnie startował w mistrzostwach świata (1968, 1972, 1976), zdobywając za trzecim razem brązowy medal.

— Gdybym latał tak skutecznie jak w 1980 r., to nie powinno być źle w mistrzostwach świata. Tym bardziej, że dwukrotnie, w latach 1979—1980, startowałem w rejonie tychże mistrzostw i tę część RFN znam nie gorzej niż rejon Leszna. Teren mistrzostw świata, a chyba także warunki pogodowe, nie powinny być dla mnie zaskoczeniem. To ważne, m. in. pod względem psychicznym. Niestety, mam negatywne doświadczenie, jeśli chodzi o możliwości odniesienia sukcesu na Jantarze 2B w słabym warunkach termicznych. Znacznie lepsze od naszego szybowca są wtedy lekkie Nimbusy. Wobec tego życzyć by sobie należało silnych warunków termicznych. Mogą to być warunki złożone, skomplikowane ale nie żebracze, bo wtedy nasze szanse będą maleć. PZL-Bielsko nie stanęły na wysokości zadania, jeśli chodzi o przygotowanie naszych szybowców do mistrzostw świata (niestaranne wykończenie, nierówna powierzchnia skrzydeł, a nawet wyraźne jej pofalowanie itp.). Jedynym plusem nowych szybowców jest jednoczęściowa kabina, która zapewnia bardzo dobrą widoczność. Nie zrealizowane zostały także nasze postulaty zaprezentowane na dwóch spotkaniach z konstruktorami, w zakresie wprowadzenia drobnych poprawek, zmierzających do zwiększenia komfortu lotu. Szybowce zawodnicze otrzymaliśmy z Bielska zbyt późno, i jeszcze trzeba było dokonywać wielu poprawek. Obiecywano nam też, że nowe Jantary 2B będą lżejsze, a są cięższe od dotychczasowych. Tymczasem nie ulega wątpliwości, że przygotowanie zawodniczego sprzętu do mistrzostw świata może odegrać sporą rolę, zwłaszcza, że nasze Jantary mieć będą bardzo wymagających konkurentów w postaci nowych konstrukcji takich jak Nimbus-3 czy ASW-22, o doskonałości sięgającej 55. Otrzymane przez nas Jantary 2B to nie jest to czego się spodziewaliśmy. Naszą siłą powinno być latanie parą. Do mistrzostw przygotowani jesteśmy dobrze, chociaż niejednokrotnie spotykaliśmy się z utrudnieniami w treningu, w postaci zawieszeń bądź ograniczeń lotów przez służbę ruchu lotniczego. Mimo wszystko jesteśmy optymistami i walczyć będziemy o wysokie lokaty, chociaż wiemy, że w klasie otwartej na doskonałych szybowcach startują znakomici piloci, z których do najgroźniejszych zaliczyć należy reprezentantów RFN i CSRS oraz G. Lee z Wielkiej Brytanii i D. Butlera z USA. Szkoda więc, że nie mamy szybowca o rozpiętości 24 m, nad którym myśli się w bielskich zakładach.

STANISŁAW WITEK — klasa standard. Ur. w 1948 r. Żonaty, ma dwie córki, 6-letnią Anię i 2-letnią Kasię. Magister inżynier mechanik, absolwent Politechniki Wrocławskiej. Pracuje w PZL-Hydral we Wrocławiu. Członek Aeroklubu Wrocławskiego. Lata od 1964 r. Wylatał na szybowcach 2 400 h i przeleciał 90 000 km. Jest instruktorem szybowcowym i pilotem samolotowym. Ma odznakę diamentową. W 1969 r. wygrał Jeżowskie Zawody Szybowcowe o Puchar „Skrzydlatej Polski". W mistrzostwach Polski pięciokrotnie stawał na podium: był mistrzem (1978, klasa standard), wicemistrzem (1977, klasa otwarta) i trzykrotnie drugim wicemistrzem kraju. Dwukrotnie wygrał Całoroczne Zawody Szybowcowe „Skrzydlatej Polski" o memoriał R. Bitnera (1974, 1979). Rekordzista Polski. Zwyciężył w zawodach państw socjalistycznych (1976), a dwukrotnie zajmował 3 miejsce w tej imprezie. Reprezentował barwy narodowe w I Szybowcowych Mistrzostwach Europy klasy klub, zajmując 4 miejsce. Dwukrotnie był pilotem rezerwowym w ekipie na mistrzostwa świata. Tym razem zadebiutuje w tej najważniejszej imprezie szybowników świata.

— W naszej, najbardziej „demokratycznej" klasie jest kilka konstrukcji teoretycznie lepszych od naszych Jantarów Standard 2, zwłaszcza RFN-owski LS-4. Wydaje się jednak, że różnice nie są aż tak duże, by nie można było ich zniwelować dobrym lataniem. Tylko ekstremalne warunki pogodowe mogą zachować lub nawet pomnożyć różnice sprzętowe. Lista startowa wskazuje, że w tej klasie nie zabraknie groźnych rywali. Mimo to jestem dobrej myśli, oceniam bowiem, że będziemy należeć do nielicznego grona ekip najlepiej przygotowanych do mistrzostw świata. Myślę więc, że mamy medalowe szanse. Osobiście będę starał się latać jak tylko potrafię. Czy to jednak wystarczy do zdobycia medalu? — Zobaczymy.

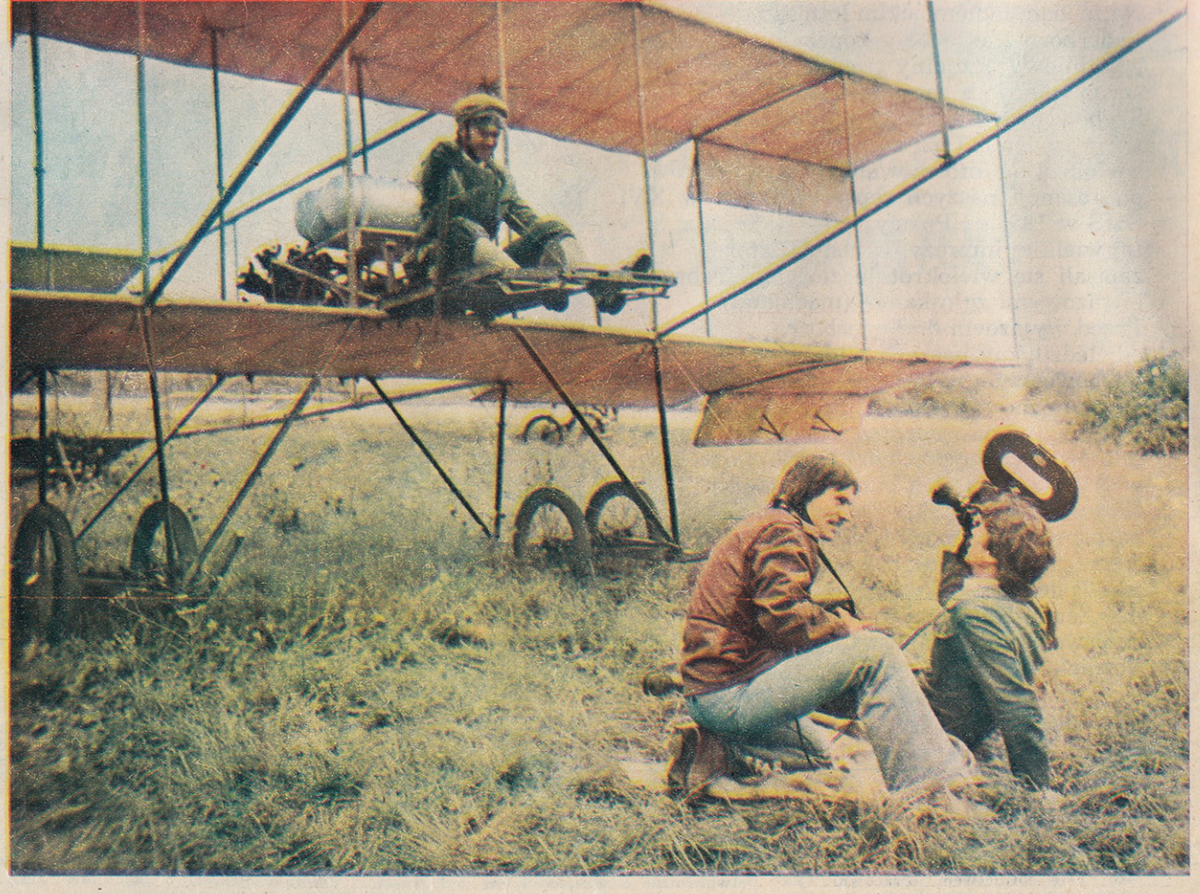
JÓZEF DANKOWSKI — trener kadry narodowej (od kwietnia 1958 r.). W tej roli uczestniczy w mistrzostwach świata po raz dziesiąty!

— Zgodnie z naszą tradycją, reprezentantów na mistrzostwa świata wybraliśmy rok temu. Na centralne przygotowania od mistrzostw świata złożyły się: 10-dniowy trening na Żarze (październik 1980), dwutygodniowy obóz kondycyjny w Wiśle (marzec 1981), tygodniowy rozruch w powietrzu (Leszno, przełom marca—kwietnia) oraz miesięczny trening (Leszno, 10 kwietnia — 10 maja 1981), w tym zawody kontrolne. Piloci latali w różnych warunkach terenowych i pogodowych. Był to trening wszechstronny. Z nawiązką zrealizowaliśmy plan treningu, który wynosił 70 h dla każdego pilota oraz 4 500 km przelotów dla klasy otwartej i 3 500 km dla klasy standard. Starałem się jednak, by piloci nie mieli przesytu latania. Uzupełnieniem treningu w powietrzu były zajęcia fizyczne, teoretyczne i kulturalne. Podkreślić pragnę dobre warunki bytowe podczas zgrupowań.

Jeśli chodzi o sprzęt dla naszych reprezentantów na mistrzostwa świata, to niestety, został on przygotowany niechlujnie przez Przedsiębiorstwo Doświadczalno-Produkcyjne Szybownictwa PZL-Bielsko, mimo wysokiej ceny, którą musiał zapłacić Aeroklub PRL. Dotyczy to zwłaszcza Jantara 2B dla Stanisława Kluka (nie domykały się hamulce, nie zamykała się kabina itp.). Zła to wizytówka znanych i cenionych skądinąd bielskich zakładów, których pracą jestem po raz pierwszy zdegustowany. Ponadto szybowce otrzymaliśmy za późno.

Pomimo to, a także niezawinionej przez szybowników absencji w mistrzostwach świata w 1978 r., chcemy ponownie nawiązać skuteczną walkę z czołówką światową. Mamy pełne rozeznanie, jeśli chodzi o teren mistrzostw. Mamy dobrych pilotów. Mimo więc gorszego sprzętu od tego, jakim dysponują nasi najgroźniejsi rywale wierzę, że mamy szansę. Trzeba jednak zdawać sobie sprawę z tego, że naszych pilotów czeka bardzo trudne zadanie. Stawka zawodników jest bowiem bardzo silna, a ich szybowce na ogół przewyższają o klasę nasze Jantary. Nasza reprezentacja składa się z pilotów bardzo doświadczonych. Wierzę, że zrobią oni to, co do nich należy. A to powinno oznaczać sukces.

Ostatnio Wytwórnia Filmowa „Czołówka" w Warszawie zakończyła produkcję czteroodcinkowego serialu lotniczego pt. „Polskie skrzydła". W tym celu zaprosiliśmy do redakcji reżysera wspomnianego serialu Wojciecha Słowikowskiego. Rozmawialiśmy z nim o czteroletnich pracach nad filmem, o licznych trudnościach, jakie musieli pokonać realizatorzy, aby mimo bardzo skromnych środków finansowych zakończyć pomyślnie produkcję serialu. Powstało dzieło pionierskie w naszej lotniczej historiografii filmowej. Piszemy o tym nie bez satysfakcji, ponieważ autorem nowel oraz współautorem scenariusza filmowego jest nasz kolega redakcyjny red. Jerzy R. Konieczny. Z oceną serialu wstrzymujemy się do czasu jego przedstawienia w TV.



Z lewej: Reż. Wojciech Słowikowski. Wyżej: Dwuosobowa ekipa filmowa przygotowuje się do zdjęć w sąsiedztwie Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie. Od lewej: operator Mieczysław Iwanicki i reż. Wojciech Słowikowski.

przygoda filmowa

— Od wielu lat interesuje się Pan filmem dokumentalnym. Skąd to zainteresowanie dla tego rodzaju twórczości? — zwracam się do reżysera Wojciecha Słowikowskiego.

— Moje zainteresowanie dokumentem wypływa z zaciekawienia ludźmi, stykania się i przebywania z nimi, fascynacji ich działalnością. Staram się poznać pewne mechanizmy, które kierują ludźmi, do czego dążą, jakie mają efekty, odkrywam niejako cały skomplikowany mechanizm budowy człowieka intelektualnego.

— To była podstawa — jak sądzę — do poznawania również lotnictwa, a szczególnie zawodu pilota czy mechanika lotniczego?

— Po prostu zafascynowali mnie ludzie pracujący w lotnictwie. Na Okęciu poznałem mechanika lotniczego, który miał ponad 200 zdjęć lotniczych dotyczących polskiego dywizjonu 300. W dywizjonie tym był on mechanikiem lotniczym. Zafrapowały mnie wtedy zdjęcia samolotów bombowych przed startem do lotów bojowych oraz ich stan po lądowaniu. Wracały bez pokrycia, często same szkielety samolotów. Do filmu dokumentalnego o dywizjonie 300 byłem bardzo przekonany. Ale o realizację tego filmu walczyłem prawie dwa lata. W owym okresie — działo się to w połowie lat sześćdziesiątych — obowiązywały tak zwane proporcje. Otóż powiedziano mi wówczas, że film o dywizjonie 300 będę mógł zrealizować, jeśli zrobię film o pułku „Kraków".

— Czy Pan zrealizował ten film?

— Tak, jeden i drugi. Do filmu o pułku „Kraków" nabrałem przekonania dopiero wtedy, kiedy go kończyłem. Niewiele dało się już wówczas zmienić. Film był trochę koślawy, robiony na siłę, wymyślony. Była to dla mnie poprzeczka, którą musiałem przeskoczyć, aby zrobić film o dywizjonie 300. Nie należy jednak rozumieć mojej wypowiedzi w ten sposób, iż przed zrobieniem filmu o pułku „Kraków" wzbraniałem się, lub też go nie chciałem realizować.

— Była to zachęta dla Pana twórczości filmowej?

— Na pewno. Film ten miał dla mnie określone znaczenie, ponieważ przystępując do pracy nad dywizjonem 300 zdobyłem już pewne doświadczenie. Film ten jest dla mnie nie tylko pozycją bliską, ale ważną w moim dorobku reżyserskim. Poza spotkaniem się z tymi, którzy uczestniczyli w filmie, a więc i w nalotach bombowych nad Niemcy, poprzez kontakty z nimi przeżyłem piękną przygodę filmową. Same fakty odpowiednio zmontowane stworzyły wymowną dramaturgię. Dzięki temu tak duża była wymowa filmu.

— Zapewne przed realizacją wspomnianych tytułów zetknął się Pan już z produkcją filmów lotniczych?

— Będąc jeszcze asystentem reżysera uczestniczyłem w pracach nad lotniczymi filmami szkoleniowymi, fabularyzowanymi. Wtedy poznałem lotników, przyjrzałem się samolotom, przebywałem na lotniskach.

— Po tych doświadczeniach przystąpił Pan do realizacji „Polskich skrzydeł". Czy była to Pana inicjatywa?

— Nie. Telewizji Polskiej. W wytwórni filmowej, w której pracuję, zwrócono się do mnie z propozycją podjęcia pracy nad serialem „Polskich skrzydeł". Propozycję tę przyjmowałem nie bez oporu. Spodziewałem się — i miałem rację — że będzie to zadanie trudne i długie. Zrealizowany serial zawiera bowiem setki informacji w podziale pionowym i poziomym. Ten natłok informacji siłą rzeczy czyni z serialu pewnego rodzaju encyklopedię, która działa przeciwko filmowi. A przecież film powinien działać na wyobraźnię. Naładowanie w nim wielu faktów nie jest korzystne. Nie znaczy to, iż nie należy podejmować produkowania tego rodzaju filmów.

— Może na początek kilka informacji o zawartości treściowej filmu?

— Serial składa się z czterech odcinków. Pierwszy odcinek nosi tytuł „Pierwsi z pierwszych" i dotyczy okresu pionierskiego w lotnictwie polskim. Rozpoczyna się od najdawniejszych poczynań Polaków w lotnictwie, a kończy na wyprodukowaniu pierwszego, seryjnego samolotu BM-4 w 1927 r. Tytuł odcinka drugiego „Godziny, minuty, sekundy" obejmuje najwspanialszą erę naszego lotnictwa, a więc wielkich przelotów, zwycięstw na skalę międzynarodową, wspaniałych osiągnięć lotnictwa polskiego do roku 1939. Okres II wojny światowej zamknięty jest w odcinku trzecim pt. „1906 dni". Podstawą do przeglądu wydarzeń wojennych były muzea lotnicze. Pretekstem do pokazania pilotów stał się ich sprzęt bojowy. Jest to pewne odstępstwo od poprzednich odcinków. Wreszcie odcinek czwarty pt. „35 lat więcej" obejmuje okres powojenny lotnictwa polskiego.

— Scenariusz — jak sądzę — powstał w oparciu o nowele?

— Tak. Nowele merytoryczne napisał red. Jerzy R. Konieczny. Z kolei w oparciu o wspomniane nowele powstał scenariusz serialu, który tworzyliśmy wspólnie. Razem z red. Koniecznym wypracowaliśmy koncepcję scenariusza dla każdego odcinka. Musieliśmy — rzecz jasna — pamiętać, iż powinny one stanowić pewną całość. Na przykład nie można było w jednym odcinku zrezygnować z konwencji poprzednio już zastosowanych. Są to żelazne prawa. Ale i mnie nie ominęła pewnego rodzaju „wpadka". Na przykład, jeśli czołówka filmu była dobra w pierwszym odcinku i w drugim mogła jeszcze pozostać, to w odcinku (powojennym) ta stara muzyczka całkowicie już nie odpowiada treści filmu. Ale w tym przypadku należało być konsekwentnym.

— Czy praca nad scenariuszem przebiegała bez trudności?

— Dwa pierwsze odcinki — to już odległa historia, w której można było się dość swobodnie poruszać. Część wojenną natomiast, a szczególnie powojenną, nie przedstawiono w sposób wyważony, przy czym niektóre kwestie nie zostały jakby dopowiedziane do końca. Proszę pamiętać, iż film realizowaliśmy przed sierpniem 1980 r. Wtedy o wielu sprawach mówiło się półgębkiem, a niektórych spraw właściwie nie można było przedstawić.

— Czy Pan jest zadowolony z serialu?

— Przede wszystkim jestem zadowolony, że zakończyłem pracę trwającą cztery lata. Natomiast z filmu w sensie jego odbioru — nie jestem zadowolony. Złożyło się na to szereg przyczyn oraz trudności realizatorskich. Nawet przy naszej bardzo skromnej koncepcji scenariuszowej, gdzie całość prezentowali narratorzy, to jednak zauważa się ubogość materiału. Mieliśmy dużo trudności z pokazaniem sprzętu lotniczego; na przykład na sfilmowanie dwóch balonów czekaliśmy ponad miesiąc. Władze lotnicze nie bardzo interesowały się — w sensie pomocy — realizacją filmu. Dużo życzliwości oraz inicjatywy wykazał współautor scenariusza red. Konieczny, służąc radą oraz kontaktami z poszczególnymi ludźmi lotnictwa.

— Gdyby Pan serial ten robił po sierpniu 1980 r., czy byłby on lepszy?

— Byłby na pewno śmielszy w stwierdzeniach (nie taki ostrożny), natomiast trudniejszy w zrealizowaniu.

— Wykorzystał Pan w filmie pionierów lotnictwa polskiego, pilotów wybitnych i zasłużonych, osoby o głośnych nazwiskach w lotnictwie polskim. Kogo Pan utrwalił na taśmie filmowej?

— Nie sposób wymienić wszystkich osób. Wnoszą one bardzo dużo faktów do serialu i są jakby osią, wokół której przewijają się wydarzenia z historii lotnictwa. Trudno zapomnieć Scipio del Campo czy też Witolda Rychtera. Moją największą przygodą w tym filmie było spotkanie Anny Daab-Leskiej, Pelagii Majewskiej i Zofii Andrychowskiej. Te trzy panie powiedziały o lotnictwie tak pięknie jak żaden z mężczyzn. W prostych słowach umiały z ogromną swobodą przedstawić na czym polega istota latania, co człowiek z tego ma i po co mamy lotnictwo. U mężczyzn natomiast dominowała fascynacja prędkością i zwrotnością samolotu, elementami walki itp. Duże wrażenie zrobił na mnie Tadeusz Sołtyk, człowiek o wielkim umyśle, ale jakże skromny. Z jego wypowiedzi nie pada ani raz stwierdzenie: oto ja zrobiłem. Sądzę, że osoby występujące w filmie odzwierciedlają dzieje lotnictwa polskiego.

— Słyszałem, że Pan wykorzystał filmy kronikarskie z dawnych lat, jak również przebywał Pan wraz z ekipą za granicą?

— Wykorzystałem tylko te filmy, do których byłem pewien, że są prawdziwe. Istnieje bowiem szereg epizodów „tak zwanych polskich", autorstwa propagandy hitlerowskiej. Zawartość naszego dokumentu filmowego z lat dawnych w porównaniu — na przykład — do francuskiego serialu lotniczego jest uboga. Mamy go niewiele; większość uległa zniszczeniu w okresie wojny. Te filmy, które znajdują się za granicą, okazały się niemożliwe do wykorzystania ze względu na małe środki finansowe jakimi dysponowaliśmy. Robiliśmy zdjęcia w Londynie, Moskwie, Paryżu i Wiedniu. Najwięcej zdobyliśmy materiału w Anglii, gdzie też potraktowano nas życzliwie i okazano nam pomoc. Z odwrotną sytuacją zetknęliśmy się w Paryżu, gdzie filmowanie eksponatów w Muzeum Lotnictwa jest bardzo kosztowne. Robiliśmy także zdjęcia w muzeum krakowskim, gdzie spotkaliśmy się z dużą życzliwością i pomocą jego kierownictwa.

— Kiedy serial zobaczymy w TV?

— Nie umiem odpowiedzieć na to pytanie. Gdy reżyser rozstaje się z filmem, jego kontakt z nim oraz ze zleceniodawcą urywa się; często dowiaduje się od znajomych, że jego film pokazano wczoraj lub kilka dni temu.

— Podobno przy okazji pracy nad serialem zrealizował Pan dodatkowo film o tematyce lotniczej?

— Tak. Jest to film o lotniczej rodzinie Andrychowskich pt. „Ich troje". Rodzinę tę poznałem bliżej, wielokrotnie ją odwiedzałem i dlatego też mogłem zrealizować. Powstał on na zasadzie wielu spotkań, rozmów i przemyśleń. Ale najważniejsze, iż zrobiłem go z wewnętrznej potrzeby, a nie na zamówienie.

— Z wypowiedzi można wywnioskować, iż został Pan zafascynowany lotnictwem. Co ma Pan obecnie na filmowym warsztacie reżyserskim?

— Lotnicze filmy dokumentalne okazały się dla mnie piękną i porywającą przygodą. Na razie żegnam się z lotnictwem na pewien czas. Nie chciałbym, aby mnie zaszufladkowano jako wyłącznego specjalistę od lotnictwa.

— Odczuwamy brak filmów lotniczych, szczególnie filmów biograficznych o wybitnych pilotach polskich. Mamy około 50 lotników, o których można już z pełnym powodzeniem realizować filmy biograficzne.

— Zgadzam się z takim punktem widzenia. Ważna jest ponadto niecierpliwość reżysera. Nasza machina administracyjna jest bardzo ciężka. Gdy wywalczę scenariusz do realizacji, to już jestem zmęczony. I wtedy ów film robiłbym już inaczej. Za długie są bowiem okresy od napisania scenariusza do jego realizacji. Ta jakaś niecierpliwość, ciekawość tematu, jego widzenie powinno mieć więcej temperatury, a więc towarzyszyć nieprzerwanie reżyserowi. To jest tak jak ktoś w wieku 50 lat dostaje mieszkanie i wtedy już nie umie się nim cieszyć. Gdyby dostał 20 lat wcześniej mieszkanie, to inaczej by to przeżywał, inaczej na nie patrzył i oceniał. Mieszkanie to jest tak wychodzone, tak wymęczone, tak wyczekane, iż nie sprawia ono już człowiekowi satysfakcji. Podobnie jest ze scenariuszem.

— Dobrze się stało, że serial „Polskie skrzydła" przedstawia wielu lotników, utrwala na taśmie filmowej ich samych, a także wypowiedzi na temat różnych okresów rozwoju lotnictwa polskiego...

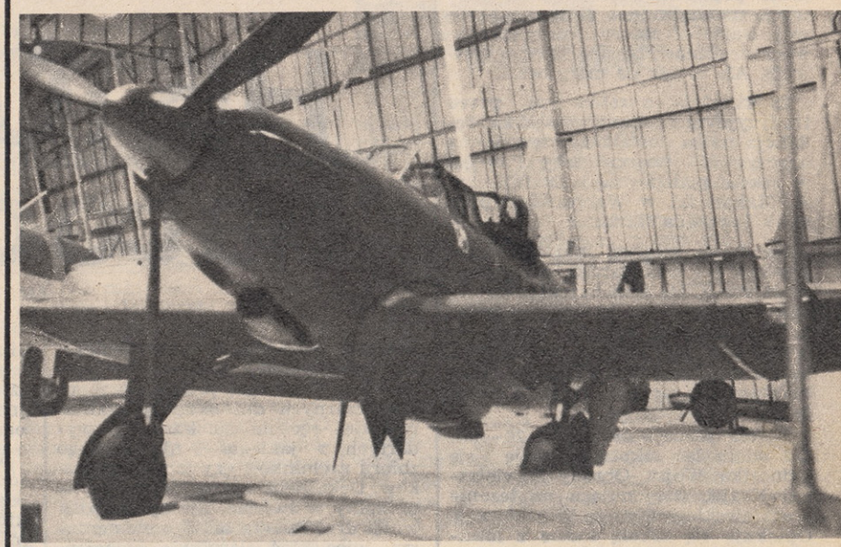
— W moim odczuciu, film „Polskie skrzydła" składa ukłon wszystkim tym, którzy uczynili cokolwiek dla lotnictwa. Przedstawia on bowiem dokonania Polaków w lotnictwie, z których możemy być dumni.

— Jaki będzie Pana kolejny film o tematyce lotniczej?

— Przede wszystkim chciałbym odpocząć, uporządkować wiele spraw, które nagromadziły się w ciągu ostatnich lat. Jeśli wrócę do tematyki lotniczej, a sądzę że tak, to zrobię film o kimś, a nie o czymś.

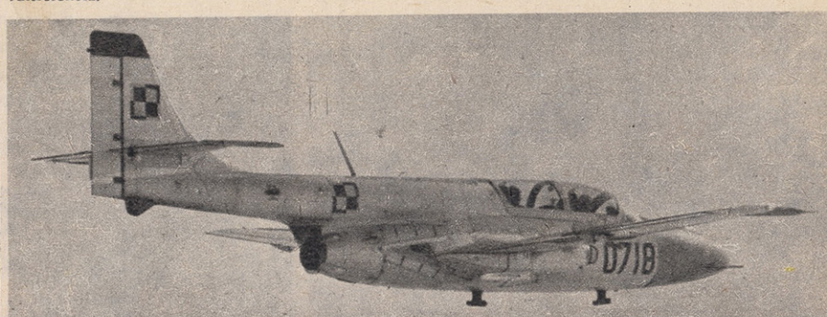
Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

Dużą pomoc okazało ekipie kierownictwo Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie. Umożliwiło ono filmowcom wykonanie zdjęć unikalnych eksponatów, od skrzydeł i lotni poczynając, a na samolotach kończąc.



Muzeum Bitwy o Anglię w Londynie. Jedyny samolot z polskimi znakami wojskowymi (Defiant z 307 dywizjonu), który uczestniczył w walce.

Wyżej: W Muzeum Lotnictwa w Paryżu. Na pierwszym planie Jak z pułku Normandie-Niemen. Niżej: TS-11 Iskra oraz szybowiec Pirat. Warto wspomnieć, iż montaż serialu jest dziełem Teresy Antosiewicz.



HISTORIA na co dzień

W reporterskich wędrówkach oglądałem dużo szkół podstawowych. W wędrówkach autorskich przyjmowany byłem również w dziesiątkach szkół średnich i tych najwyższych. W niektórych szkołach miałem możność zwiedzenia Izb Pamięci, zwanych także Salami Historii czy Tradycji. W zależności od materiałów posiadanych przez szkoły, w zależności od umiejętności nauczycieli i uczniów i ich wspólnej dobrej woli, mogłem raz spotykać bardzo interesujące zbiory, pięknie oprawione plastycznie, a innym razem natrafiałem na przysłowiowe kicze, gdzie nieudolność mieszała się z brakiem zrozumienia tego rodzaju przedsięwzięć. Oglądałem zatem karykaturalne popiersia bohaterów narodowych sporządzone z gipsu i wątpliwej wartości zbiory propagandowych druczków, bardzo, bardzo ulotnych. Ale to tak na marginesie.

28 kwietnia, a zatem tuż przed tradycyjnym Dniem Zwycięstwa, redakcja nasza została zaproszona na uroczystość otwarcia Izby Pamięci w szkole podstawowej nr 187 im. A. Makarenki w Warszawie, przy ulicy Leopolda Staffa.

Na dobrą sprawę, można by powiedzieć — uroczystość, jakich być może wiele, ale jeśli dyrekcja szkoły nas zaprasza, tym bardziej w imieniu ponad 600 uczennic i uczniów — wybaczcie, ale takiego zaproszenia nie wolno nam zlekceważyć. Tym bardziej, że... no, ale o tym za chwilę.

Szkoła istnieje od ponad 20 lat. Od wielu lat szkołą opiekuje się jednostka Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, stacjonująca na terenie Warszawskiego Okręgu Wojskowego. Opiekują się szkołą ludzie z lotnictwem jak najbardziej związani. Początkowo, jak informuje mnie ppłk **Stanisław Wzorek** ze wspomnianej jednostki, zawarto krótkie dwuletnie porozumienie z dyrekcją szkoły. Pomagano szkole podczas uroczystości państwowych słowem i czynem. Był udział w akademiach i imprezach okolicznościowych. Później zawarto, jakby to nazwać — układ czteroletni o współpracy znacznie poszerzonej. Niektórzy oficerowie jednostki, a grono specjalistów w Wojskach OPK jest solidne, brali udział jako wykładowcy na lekcjach, organizowano spotkania z czołowymi pilotami i żołnierzami, zapewniono młodzieży dostęp do jednostki szczególnie podczas uroczystości promocji, świąt wojskowych i innych imprez, nawet sportowych. Dyrekcja i nauczyciele mieli możność dzięki pomocy WOPK uczestniczenia w sympozjach wojskowych poświęconych patriotycznemu wychowaniu — przy okazji odwiedzono szereg jednostek na terenie kraju. Podczas tego rodzaju współpracy zrodziła się wspólnie podjęta myśl utworzenia Izby Pamięci w tej właśnie szkole.

Nie zawiodła młodzież, nie zawiedli rodzice, opiekunowie, no i wojskowi. Każdy coś przyniósł, coś ofiarował, w czymś pomógł. Nawet podczas uroczystego otwarcia Izby, w którym uczestniczył gen. bryg. pil. dr **Władysław Hermaszewski** (tak jest — brat naszego kosmonauty Mirosława) wraz ze swoimi najbliższymi współpracownikami, wyższymi oficerami, byłem świadkiem ofiarowania niezwykłego daru. Jedna z pań nauczycielek przekazała elementarz Falskiego, przepisany podczas czarnych dni okupacji hitlerowskiej ręcznie na kartkach wydartych z jakiegoś niemieckiego zbioru rachunków czy innych druczków. Dokument wzruszający i chyba unikalny w świecie. Nie było możliwości drukowania takiego elementarza, więc ktoś cierpliwie przepisywał stronę po stronie przez kalkę, aby dać dzieciom słowo polskie potrzebne może nieraz bardziej niż chleb.

No właśnie, ale to już po części oficjalnej, na której pięknie i serdecznie przemówiła do zebranych rodziców, gości i dzieci oraz młodzieży pani dyrektor **Anna Słomińska,** a następnie zespół artystyczny, jak to zwykle bywa w takich przypadkach, dał wspaniały popis swych umiejętności. Był sztandar szkoły i był wzruszająco odśpiewany przez wszystkich nasz nieśmiertelny hymn narodowy Jeszcze Polska... Potem kilka słów powiedział generał. Wyraził podziękowanie wszystkim, którzy przyczynili się do powstania Izby Pamięci, również żołnierzom. — Nasz żołnierski trud niech przypomina, że jednostka Wojsk OPK, która patronuje szkole, o Was pamięta. Nie tylko broni kraju, ale żyje Waszymi sprawami codziennymi. Tak powiedział generał Hermaszewski, a następnie wręczył pani dyrektor pięknie wykonany z przezroczystego tworzywa model samolotu myśliwskiego, jako dar symbolizujący jednostkę opiekuńczą. Naturalnie młodzież oklaskami przyjęła wypowiedź generała, wręczając mu pamiątkową książkę, a najbardziej zasłużonym dla sprawy szkoły oficerom drobne, ale z serca płynące podarunki. Wyróżniono ppłk. **Stanisława Wzorka,** a również przedstawiciela Wydziału Energetycznego Huty Warszawa pana **Lucjana Chruszcza.** Huta bowiem też jest jednym z patronów szkoły. Wolno podejrzewać, iż dlatego mniej chyba zadymia rejon ulicy Staffa, położony niedaleko od wielkiego zakładu...

Wyobrażam sobie, że projektantom Izby Pamięci niełatwo było znaleźć odpowiednie miejsce w szkole, która nie ma nadmiaru tak zwanego metrażu. Miejsce znaleziono. I to, powiem, w sposób dość oryginalny. Po prostu skrócono o kilkanaście metrów kwadratowych długi korytarz tuż koło tak zwanej klaso-pracowni. Zrobiono bardzo artystycznie wykonaną kratę, która jakby oddziela Izbę Pamięci, a jednocześnie komponuje się doskonale w tle korytarza. Sama Izba Pamięci urządzona została znakomicie: fotografie dużych rozmiarów, gablotki na eksponaty, miejsce na dawne druki i plakaty. Pomieszczenie nie jest duże, ale doskonale wypełnione i to eksponatami z lotnictwem związanymi. Na zdjęciach lotnicy i samoloty. Obrazy utrwalone przed latami i zdjęcia współczesne. W gablotkach doskonałe modele stacji radiolokacyjnej, pocisku rakietowego przeciwlotniczego. Obok modele w podziałce 1:72 kilku samolotów polskich i tych, na których walczyli Polacy. Modele samolotów plastykowych wykonali uczniowie tutejszej szkoły. W środku Izby godło państwowe. W lewej części salki oryginalny kombinezon pilota samolotów naddźwiękowych — taki, do którego chciałoby się wejść natychmiast. Tuż obok śmigło, a właściwie jedna jego łopata potrzaskana, od bliżej mi nie znanego samolotu. W jednej z gablot hełm powstańczy, resztki amunicji, może również z okresu gdy Armia Krajowa chwyciła za broń przeciwko okupantowi. Tutaj przecież, chyba w tych rejonach, był okręg działania legendarnego Żywiciela. Tutaj, być może, wędrowali żołnierze zgrupowania Kampinos AK. Może w tych okolicach biwakowali przed ponad 40 latami żołnierze polscy kierujący się w stronę Puszczy Kampinoskiej... Może gdzieś tutaj przebiegał oddział spieszonych lotników...

Izba w zamyśle organizatorów ma być poświęcona pamięci polskiego czynu wojskowego, ze szczególnym uwzględnieniem lotnictwa. Na stoliku w środku nowo otwartej Izby bieleją karty księgi pamiątkowej. W pośpiechu nie zdążyłem odnotować swych wrażeń. Niech mi wybaczy pani **Tatiana Jarosińska,** która opiekuje się salą tradycji, ale gdybym miał przekazać jakiekolwiek uwagi, to napisałbym tylko następujące: bardzo dobra robota, którą tutaj wszyscy mogą podziwiać. Na pewno jest to zapoczątkowanie gromadzenia faktów i przedmiotów związanych z historią prawdziwą, godną pamięci i jakże potrzebną po latach zakłamania, naszym, nie tylko najmłodszym obywatelom. Wolno mi przypuszczać, że obok zdjęć z działalności młodych stosunkowo Wojsk OPK znajdą się materiały dotyczące zarania lotnictwa polskiego, jego walk na wszystkich frontach wojennych, bohaterstwa lotników i twórców naszego lotnictwa. Można przypuszczać, że zwiedzający Izbę Pamięci będzie mógł znaleźć tutaj nazwiska tych co oddali życie w służbie lotnictwa, co je tworzyli — przecież nie od 1945 roku począwszy, a dużo, dużo wcześniej. Gdyby nie zdołano wzbogacać stale, systematycznie tej małej salki treściami, z których zbudowana jest nasza historia i o której mówimy coraz głośniej, zbiór fotografii mógłby stać się tylko propagandową wystawą ulotną tej czy innej jednostki wojskowej.

Obok znajduje się tak zwana klaso-pracownia. Sądziłem, że znajdę tutaj coś przypominającego pracownię modelarską (no, bo lotnicy są opiekunami!). Niestety, nic takiego nie odkryłem. Są tu bardzo ładne modele domków, zamków, strojów regionalnych — prace bardzo odległe — moim skromnym zdaniem — od nowoczesnej techniki i przypominające nieco, niech mi wybaczą panie nauczycielki, epokę wspaniałego pisma Bluszcz i robót patyczkowych z lat działalności pradziadków tutejszych uczniów. Zagadnąłem jednego ze starszych uczniów, **Sławomira Wszołka,** co sądzi o możliwości powstania tutaj pracowni modelarskiej. Powiedział mi, że taka inicjatywa byłaby jak najlepiej przyjęta przez uczniów. Sam nawet robi modele, a zapaleńców w tej 600 uczennic i uczniów liczącej szkole, by na pewno nie zabrakło. Tym bardziej, że poniektórzy mogą trochę z zazdrością patrzeć jak latają piloci Aeroklubu Warszawskiego, rozlokowani na pobliskim lotnisku. No tak, można tylko przypuszczać, że opiekunowie: ci z Wojsk OPK i ci z Huty Warszawa coś tam wspólnie uradzą i zafundują porządną pracownię politechniczną swej szkole. Kącik dla modelarzy na pewno się znajdzie. A lotnictwo zyska też na tym interesie. Zapraszam się na uroczystość otwarcia modelarni lotniczej, a za gościnność, której doznałem podczas krótkiego pobytu w szkole nr 187, serdecznie dziękuję.

PAWEŁ ELSZTEIN

Dużym zainteresowaniem najmłodszych w dniu otwarcia Izby cieszył się oryginalny kombinezon pilota samolotów naddźwiękowych. Zdjęcia: P.E

Z dużym wzruszeniem przyjęli opiekunowie szkoły podziękowanie od młodzieży i pamiątkowe upominki. Od lewej: gen. bryg. pil. dr W. Hermaszewski, płk M. Miś i ppłk St. Wzorek.

LOT nowiny

Nr 227-228
kwiecień — maj
1981

Rozmowa z dyrektorem handlowym mgr. ZBIGNIEWEM DĄBKOWSKIM

Po naradzie kierowników placówek zagranicznych PLL LOT

ELASTYCZNI I OPERATYWNI

NOWINY: Doroczne narady reprezentantów to wieloletni już zwyczaj. Ktoś wyraził nawet przed naradą obawę, czy nie przekształcają się one przypadkiem w zwykły rytuał.
DYREKTOR: A czy ten ktoś nie zmienił przypadkiem zdania już po tegorocznej naradzie?

N: Nie było okazji, by wrócić do tej sprawy.

D: Szkoda, bo jeśli na podstawie niektórych dotychczasowych narad mogły z jakimś tam stopniem uzasadnienia rodzić się tego rodzaju obawy (ostatecznie rzecz się wciąż powtarza i trudno nadawać jej za każdym razem jakąś inną atrakcyjniejszą formę), to chyba właściwie ostatnia narada powinna je była rozwiać. Przede wszystkim tym razem, choć nie to jest najważniejsze, nikt się chyba podczas narady nie nudził.

N: Czemu to przypisać?

D: Przede wszystkim temu, że jako przedsiębiorstwo zetknęliśmy się ostatnimi czasy z szeregiem nowych zdarzeń oraz z całą gamą wynikających stąd kłopotów. A takie zjawiska, jak wiadomo, zawsze pobudzają inwencję, zmuszają do myślenia, prowadzą do kształtowania się przeróżnych, częstokroć kontrowersyjnych koncepcji i wniosków. W takiej atmosferze o rytuale mowy być nie może i nudzić się nie można, a jeśli już kogoś zaboli głowa, to nie z nudów, lecz od intensywnego myślenia.

N: A Pana osobiście, jako dyrektora handlowego LOTU, co najbardziej przyprawia o ból głowy?

D: Spadek wielkości sprzedaży naszych usług, jesteśmy wszak przedsiębiorstwem usługowym i żyjemy przede wszystkim z tego co zarobimy. A tymczasem koniunktura coraz gorsza, na domiar złego nadal ogromnie wzrastają koszty eksploatacyjne. Że wspomnę chociażby ceny paliw: ich udział w ogólnych kosztach przedsiębiorstwa wzrósł z 28% w 1979, do prawie 32% w 1980 r. Co więcej — na niektórych liniach zagranicznych koszt paliwa pochłania ponad 60% ogółu kosztów dewizowych.

Było więc się nad czym na naradzie zastanowić i nad czym dyskutować. Zwłaszcza, że w ten niespodziewany dołek wpadliśmy po tak pięknej prosperity, jaka towarzyszyła nam w roku 1979, kiedy to przewieźliśmy prawie 2 miliony pasażerów, w roku bieżącym trzeba będzie zadowolić się przewozami nieznacznie przekraczającymi 1,7 mln. osób.

N: Jakie Pan widzi drogi wyjścia z tego dołka?

D: Na razie trzeba będzie przede wszystkim zadbać o to, by dalece się nie pogłębił. To chyba zrozumiałe. Co zaś do dróg wyjścia... Najogólniej rzecz biorąc zmierzają one do zwiększenia aktywności akwizycyjnej oraz do dalszego zaostrzenia reżimu oszczędności.

N: Czy oszczędność ta nie stanie na przeszkodzie zakładanemu równocześnie wzrostowi aktywności akwizycyjno-handlowej placówek zagranicznych?

D: Nie będzie to oczywiście okoliczność aktywności placówek sprzyjająca, ale nie było innego wyjścia, bo były określone polecenia w tym kierunku. Do nowej sytuacji trzeba się więc będzie po prostu przystosować. Liczymy przede wszystkim na większą inwencję i przedsiębiorczość naszych reprezentantów za granicą.

N: A co na to sami reprezentanci?

D: Odnieśli się do sprawy z pełnym zrozumieniem. Więcej nawet: czując i rozumiejąc nową sytuację wychodzili już na naradzie z szeregiem analiz, koncepcji i wniosków opartych na założeniu, iż jeśli na jednych odcinkach i kierunkach robi się krótko, trzeba szukać innych, jeśli dla tradycyjnych form działania nie staje źródeł i płaszczyzn — szukać innych.

N: Można prosić o przykłady?

D: Takowe można by mnożyć. Sięgnijmy do pierwszych z brzegu. Otóż w roku ubiegłym nastąpiły pewne ujemne zjawiska w sprzedaży usług na kierunku dalekowschodnim. Z analizy naszych reprezentantów działających w rejonie Azji Południowo-wschodniej wynika, iż jest to przede wszystkim skutek ogromnej zmienności taryf praktykowanych tam przez inne towarzystwa lotnicze. Do tego trzeba się przystosować i prowadzić równie elastyczną politykę taryfową. Ale w tego rodzaju sprawach decyzje trzeba podejmować natychmiast, bez wyczekiwania na akceptację Dyrekcji znajdującej się przecież w odległej Warszawie. Stąd wniosek: należy wyposażyć w stosowne kompetencje placówki w rejonie Azji Południowo-wschodniej.

Inny przykład: wiadomo, iż wskutek znanych nam okoliczności dość raptownie spadły przewozy pasażerskie z zachodniej Europy, USA. Ale wskutek tychże samych okoliczności wzrosło zapotrzebowanie na przewozy towarowe z tego kierunku, zwłaszcza paczek żywnościowych. Od stycznia br. przerobiliśmy więc jeden samolot IŁ-62 na combi. W pierwszym rejsie tego samolotu z Nowego Jorku zarobiliśmy ponad 16 tys. dolarów.

Zapotrzebowanie na tego typu przewozy rośnie także na rynku europejskim. Jest jednak jeden szkopuł: paczek przesłanych drogą lotniczą nie ma kto od nas odbierać celem dystrybucji po kraju, zajmujące się tym przedsiębiorstwo w Łodzi, odmawia, Hartwig też. W sytuacji tej na naradzie padł wniosek o zorganizowanie własnej komórki dystrybucyjnej.

Podobnych problemów rodzą się setki, trzeba na nie niezwłocznie reagować i podejmować rozwiązanie, a w konsekwencji korzystne decyzje. Ważne, że nasi reprezentanci sprawy te widzą i czują.

N: Czy ma Pan nadzieję, że uporanie się z wszystkimi tego rodzaju kłopotami pozwoli szybko wyjść z aktualnej, trudnej sytuacji.

D: Mam nadzieję, ale do stuprocentowego przekonania jeszcze mi daleko. Zwłaszcza, że na horyzoncie gromadzą się nowe chmury. W najbliższym czasie spodziewamy się np. wręcz rewolucji taryfowej w Europie zachodniej, ma ona polegać na znacznym obniżeniu ceny biletów.

N: Jakież więc jeszcze inne atuty — poza wspomnianą już operatywnością i elastycznością służb akwizycyjno-handlowych uznałby Pan za ważne w walce konkurencyjnej z innymi przewoźnikami?

D: Przede wszystkim kulturę i jakość obsługi pasażerów. Zarówno tych docelowych, jak i tranzytowych (bo pamiętajmy, że np. na linii do Bangkoku aż 80% stanowią pasażerowie tranzytowi). Stosunkowi do pasażera zwróciliśmy więc na naradzie również wiele uwagi.

N: Miejmy nadzieję, że również i te przedsięwzięcia pomyślnie będą zrealizowane. Póki zaś co, na zakończenie jeszcze jedno pytanie: co zaliczyłby Pan do przysłowiowych jaskółek zwiastujących lepsze czasy?

D: Przede wszystkim opublikowaną w oparciu o dane IATA na łamach „Air Transport World" prognozę światowych przewozów lotniczych na rok 1981. Przewozy te mają mianowicie wzrosnąć o prawie 10% wobec 3% wzrostu w roku 1980. Ponieważ działamy w światowym systemie komunikacji lotniczej i stanowiącym w pewnym sensie jego integralną część, poprawa komunikacji w skali światowej musi odbić się w jakimś stopniu korzystnie także dla nas. Przywiązują również ogromne znaczenie do dalszego wzrostu ruchu polskiego.

Rozmawiał: W. WIONCZEK

Stoją od lewej: J. Dalba – steward, J. Potyra – stewardesa, W. Sułecki – kapitan, T. Dąbrowski – nawigator, J. Żurawski – mechanik pokładowy, B. Perczak – stewardesa, J. Grzędzielski – II pilot, A. Lubowiecka – st. stewardesa, M. Muńko – stewardesa, T. Węgrzecki – przedstawiciel działu czarterów PLL LOT, E. Filimon – radiotelegrafista.

PO RAZ PIERWSZY NA KONTYNENCIE AUSTRALIJSKIM

26 marca z Warszawy wystartował samolot PLL LOT „Ignacy Paderewski" w pierwszą w historii Polskich Linii Lotniczych LOT podróż w kierunku nowego kontynentu. Trasa lotu prowadziła z Warszawy przez Moskwę, Chabarowsk i Guam do Sydney. Nowa destynacja, jeżeli nawet objęta połączeniem lotu charterowego, oznacza kolejne doświadczenie polskiego przewoźnika.

Sydney nie było wprawdzie białą plamą w działalności LOTU, gdyż od roku 1977 działa na tym rynku przedstawicielstwo off line. Kontynent australijski jest więc już znany. Od czterech lat placówka LOTU obsługuje pasażerów z Australii podróżujących do Europy. Korzystają oni z przelotów samolotami z żurawiem obsługujących trasę Warszawa—Bangkok dwa razy w tygodniu.

Właśnie w tym roku samolot PLL LOT wykonując lot na zlecenie Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich Dalmor zapełnił białą plamę na mapie lotnisk, na których znane są barwy polskiego przewoźnika. Pasażerami samolotu byli rybacy udający się na wymianę załogi statku „Profesor Bogucki", łowiącego w rejonie Nowej Zelandii. Rybacy są częstymi i mile widzianymi gośćmi na pokładach samolotów LOTU, gdy odbywają swe podróże na dalekie łowiska.

To właśnie pracownicy Dalmoru byli pasażerami samolotu PLL LOT, którzy w 1975 roku po raz pierwszy w okresie powojennym przekroczyli równik w kierunku do Limy. Następnym kierunkiem, który wymagał przekroczenia równika było atlantyckie wybrzeże Ameryki Płd., a konkretnie Buenos Aires i wtedy ponownie pasażerami polskiego samolotu byli pracownicy Dalmoru.

W roku bieżącym samolot PLL LOT przetarł szlak przekraczając równik na nowej długości geograficznej wykonując przewóz na zlecenie PPDiUR Dalmor. Trasy do Ameryki Płd. stały się już częstymi dla PPDiUR Dalmor w Gdyni, PPDiUR Odra w Świnoujściu oraz PPDiUR Gryf w Szczecinie. Można przypuszczać, że trasa w kierunku Australii i Polinezji stanie się następną, często uczęszczaną przez samoloty PLL LOT.

Na całej trasie liczącej w każdym kierunku po ok. 17 500 km czuwała 3-osobowa ekipa mechaników naziemnych pod kierownictwem J. Szczygła.

Kapitanem załogi, która wylądowała w Sydney po raz pierwszy, był Włodzimierz Sułecki, zaś osobą odpowiedzialną za obsługę pasażerów na odcinkach Guam—Sydney, a później i Sydney—Guam, była st. stewardesa Alicja Lubowiecka.

Zazwyczaj mówimy o załodze, która prowadziła samolot na ostatnim etapie, ale należy pamiętać, iż lot na tak długiej trasie angażował pracę innych załóg, które prowadziły samolot na pozostałych odcinkach. W przypadku lotu do Sydney pracowały jeszcze cztery załogi pod dowództwem kolejno kapitanów: Z. Krasonia, M. Witkowskiego, E. Siedleckiego oraz A. Cieślikowskiego.

Trasa LOTU była więc bardzo długa i skomplikowana. Można było się więc spodziewać, wyjątkowego w tym wypadku, opóźnienia przylotu do Sydney. A jednak rejs LO-5323 28 marca br. odbył się zgodnie z rozkładem! Było to niezmiernie ważne ze względów prestiżowych oraz czysto handlowych — grupa rybaków Dalmoru przywieziona do Sydney miała dalsze połączenie do Nowej Zelandii rejsowym samolotem Qantasu.

Pierwsze lądowanie polskiego samolotu w Australii było nie tylko wielkim przeżyciem dla załogi, pasażerów lecz również, a może przede wszystkim dla przedstawicieli polskich w Australii. Na lotnisku w Sydney powitał nasz samolot bardzo wzruszony ambasador PRL w Australii, Ryszard Frąckiewicz. Również zaangażowany przy realizacji tego lotu.

T. W.

Samolot PLL LOT Il-62 Ignacy Paderewski na lotnisku Kingsford Smith w Sydney. Zdjęcie obok: Sydney z lotu ptaka.

Z 100 SESJI KSR PLL LOT

wspólny mianownik

Jakkolwiek nic nie wskazuje na to, by był to wynik jakichś zabiegów specjalnych mających podkreślić, że jest to, jako setna z kolei, sesja szczególna — taką poniekąd stała się ona w praktyce. Początek obrad — godz. 14.00, zakończenie — prawie o drugiej w nocy. Mimo że jeden z punktów programu (zatwierdzenie projektu regulaminu odznaki Zasłużony Pracownik PLL LOT) zdjęty został z porządku obrad i przeniesiony na sesję następną.

Była to więc sesja przede wszystkim niezwykle bogata w dyskusję; niecodzienność tej ostatniej przejawiała się natomiast nie tylko w niezwykłej żarliwości, lecz także w randze poruszanych spraw. Uszeregowanych co prawda w kilku grupach zagadnień składających się na porządek obrad, lecz jednocześnie doskonale mieszczących się pod wspólnym mianownikiem, jakim jest troska o dobro i pomyślny rozwój przedsiębiorstwa w sytuacji aktualnej oraz w latach przyszłych.

W dyskusji nie zabrakło ścierania się poglądów oraz ocen i wniosków wręcz kontrowersyjnych. Nie wychodziły one jednak z reguły poza wspomniany wyżej wspólny mianownik.

Dokumentem najobszerniejszym spośród przedłożonych do oceny i akceptacji przez 100 Sesję KSR był plan techniczno-ekonomiczny, czyli generalny plan działania przedsiębiorstwa na rok 1981. Konferencja uznała, iż jest to plan oparty o założenia mało realne, a w konsekwencji zbyt optymistyczny i zaleciła opracowanie go w nowej wersji.

Przy okazji padło kilka głosów postulujących pilną potrzebę opracowania programu działania przedsiębiorstwa na okres kilkuletni i uzasadniających taką potrzebę zarówno aktualną sytuacją, jak i brakiem dających się jednoznacznie określić perspektyw na przyszłość. Głosy te znalazły następnie konkretne odbicie w tezach do programu działania PLL LOT na lata 1981—83, zaakceptowanych przez 100 sesję i potraktowanych jako specjalny załącznik do uchwały podjętej na zakończenie obrad. W tej samej uchwale Prezydium KSR zobowiązane zostało do przedłożenia owych tez premierowi rządu PRL, co jest o tyle istotne, iż odnoszą się one do tak newralgicznych spraw jak niezbędność unowocześniania taboru latającego w oparciu o ekonomiczne w eksploatacji samoloty oraz do szeregu uprawnień, jakie winny być dane przedsiębiorstwu; chodzi m.in. o ewentualne nadanie przedsiębiorstwu PLL LOT uprawniej centrali handlu zagranicznego oraz o przekazanie dyrekcji tych uprawnień gospodarczych Ministerstwa Komunikacji i CZLC, które leżą ściśle w gestii przewoźnika lotniczego.

Troską o sprawność działania i efektywność gospodarczą przedsiębiorstwa podyktowanych było także szereg innych postulatów i wniosków. Większość z nich znalazła wyraz w uchwale 100 sesji, upoważniającej m.in. prezydium KSR do prowadzenia rozmów z ministrem komunikacji na temat trybu postępowania przy ewentualnej zmianie na stanowisku dyrektora przedsiębiorstwa; ewentualna zmiana powinna zagwarantować zachowanie ciągłości w kierowaniu przedsiębiorstwem oraz być zgodna z wolą załogi oraz z rządowym projektem ustawy o samorządzie robotniczym.

Długa byłaby jeszcze lista spraw, wokół których toczyła się dyskusja, wszak same tylko sprawozdania z realizacji wniosków zgłaszanych na ubiegłych sesjach KSR obejmują kilkadziesiąt pozycji, zaś ocena ich realizacji nie dała się w żaden sposób zmieścić w jednostopniowej skali.

O niektórych wiążących się z tym sprawach już pisaliśmy, do innych będziemy się odwoływać w przyszłości. 100 sesja KSR stworzyła po temu wiele sprzyjających okoliczności; jeśli więc nawet przypadkowo, to była to sesja godna trzycyfrowej liczby w KSR-owej chronologii.

W. W.

gościliśmy na pokładzie

gościliśmy na pokładzie

Gościliśmy Romana Polańskiego, który zaproszony został przez Film Polski na pokaz „Tessy" w ramach zakończonych już Konfrontacji. „Tessa", a przede wszystkim jej twórca, zostali przyjęci przez polską publiczność entuzjastycznie.

pochwała krzepi

pochwała krzepi

Do dyrektora LOTU nadszedł list tej treści: „Szanowny Panie Dyrektorze! Pragnę wyrazić moje najgłębsze uznanie dla Pani kierowniczki LOTU przy ul. Waryńskiego 9 — Pani Zachwatowicz, która swoją postawą pełną wyrozumiałości dla pasażerów odlatujących do Casablanki dała dowód nie tylko życzliwości, ale i dojrzałości człowieka na odpowiedzialnym stanowisku".

Nadawcy listu piszą dalej, że w liczbie 8 osób nie odlecieli do Pragi, a zmiana przewoźnika nie była sprawą prostą. Pani Zachwatowicz „swoją szybką decyzją ułatwiła nam nie tylko dotarcie do celu, ale upraszczając formalności pozbawiła nas wielu kłopotów. Stanęliśmy bowiem wobec poważnych problemów życiowych, gdyby lot ten w planowanym terminie nie doszedł do skutku". Łączymy wyrazy głębokiego szacunku i wdzięczności dla Pani Zachwatowicz.

Z poważaniem
Dr Irena Kochanowska
Inż. Stanisław Cherezliński
Rościsław Brzochocki i inni"

My ze swej strony pragniemy tylko dodać, że bardzo nam miło otrzymywać listy tej treści. Pani Krystynie Zachwatowicz w dowód podziękowania zrobiliśmy to oto zdjęcie.

O LUDZIACH I ICH SPRAWACH

Rozmowa z KAROLEM TOPOLSKIM – mechanikiem lotniczym w PLL LOT

— Jest Pan związany z lotnictwem od wielu lat. Jaki był początek Pana pracy?

— W lotnictwie pracuję już 50 lat. Zaczynałem jako uczeń w Polskich Zakładach Skoda, a później jako mechanik w Państwowych Zakładach Lotniczych Wytwórni Silników. Pracowałem przy produkcji silników do samolotów RWD-8. Był to silnik o mocy 110 KM — nazywaliśmy go Czarny Piotruś. Od 1948 roku pracuję w PLL LOT. Specjalizuję się w silnikach tłokowych.

— Jest Pan w opinii przełożonych i kolegów cenionym fachowcem. Czym więc, Pana zdaniem, powinien kierować się w pracy mechanik lotniczy?

— Najważniejsza sprawa to dokładność i odpowiedzialność. Firma daje gwarancję pasażerom, więc wszyscy muszą być solidarni w swojej robocie. Trzeba wiedzieć nie tylko co i jak się robi, ale i dla kogo. Pasażer najważniejszy.

— Do LOTU przychodzą ludzie młodzi. Jak się Panu z nimi pracuje?

— Pracuje się dobrze. Przeważnie chcą poznać w praktyce to czego uczono ich w szkole, czy na studiach. Ja im chętnie pomagam. Opowiadam o historii lotnictwa i polskich konstruktorach. I wie pan, chciałbym, aby tych polskich konstrukcji było więcej. Mamy tradycje, dobrych konstruktorów i mechaników.

— Czy to Pańskie marzenia?

— Tak. Marzy mi się polski samolot komunikacyjny, no może nie taki jak Boeing czy Douglas, ale mały 30, 40-miejscowy na potrzeby linii krajowych. Stać nas na to.

— Obecny dyrektor LOTU po latach pracy przechodzi na emeryturę. Czego oczekuje Pan od następcy?

— ...Żeby nie był gorszy od dyrektora Wilanowskiego. Mam uznanie dla dyrektora. To dobry człowiek, ma szacunek dla ludzi i zna się na robocie.

— Co Pana zdaniem należy zmienić w przedsiębiorstwie?

— Zmniejszyć liczbę etatów na stanowiskach nieprodukcyjnych. Za dużo jest załatwiania spraw, a za mało konkretnej pracy.

— Pracuje Pan już pół wieku. Czy jest Pan zadowolony ze swojej pracy i właściwie oceniany?

— Proszę pana, pracuję, aby zarobić, to podstawa. W ciągu tych lat pracy brałem udział przy naprawach około 5 tys. silników lotniczych. Złożyłem wiele wniosków racjonalizatorskich, które dotyczyły usprawnień napraw silników. To cieszy. Nie dla nagrody pracuję. Cała nagroda to jak silnik wypracuje po remoncie bez usterek swoje godziny.

— Jak spędza Pan najchętniej czas po pracy?

— No, może nie najchętniej, ale trzeba pomóc rodzinie. Zrobić zakupy i postać w kolejce. Lubię oglądać dobre filmy i nie w telewizji, a w kinie.

Dzisiaj wyjeżdżam do syna do Łodzi. Właśnie 1 Maja obchodzi swoje urodziny.

— Serdecznie dziękuję Panu za rozmowę.

Rozmawiał W. WIĘSYK

stewardesa

Naczelną dewizą pracy przewoźnika lotniczego jest bezpieczeństwo. Każda katastrofa jest wstrząsem, nawet jeżeli dotyczy partnera, nie mówiąc już o tym, jeżeli rozbija się własny samolot. Robi się naprawdę bardzo dużo aby, mówiąc językiem lotniczym, liczba startów równała się liczbie lądowań. I mimo tych działań dowiadujemy się z prasy, że od czasu do czasu wydarzyła się katastrofa lotnicza. Jeżeli już do tego dochodzi, to od postawy załogi w dużym stopniu zależy czy liczba ofiar się nie zwiększy. Decydują wtedy takie cechy charakteru jak odwaga, umiejętność zapanowania nad sobą i pasażerami, żelazne nerwy i (a może przede wszystkim) nawyk do zachowania się w sytuacji nadzwyczajnej.

Do osób, które mają prawo powiedzieć, że się sprawdziły może się zaliczać pani **Elżbieta Dobrowolska.** Można też powiedzieć, że sprawdził się sysem szkolenia stewardes pokładowych.

W dniu 15 kwietnia br. z-ca dyrektora d/s Eksploatacji Jan Zwierzyński, przyjął stewardesę Elżbietę Dobrowolską, której przekazał podziękowanie za wyjątkową postawę i ofiarność podczas katastrofy samolotu PLL LOT w dniu 26 marca 1980 roku pod Słupskiem.

Jej opanowanie wpłynęło uspokajająco i mobilizująco na pasażerów tego rejsu, pozwalając przeprowadzić sprawnie ewakuację samolotu. Pani Elżbieta Dobrowolska pracuje od 8 miesięcy jako stewardesa pokładowa w PLL LOT. Jej debiut na pokładzie nastąpił jednak w roku 1979, kiedy jako słuchaczka Państwowego Studium Stenotypii i Języków Obcych w Warszawie, wydziału Ekonomiki Transportu i Organizacji Transportu Lotniczego, praktykowała w LOCIE. Jest panną.

Na pytanie czy się bała odpowiedziała, że trochę tak. Mimo wszystko będzie dalej latała jako stewardesa. Po prostu czuje się dobrze w

powietrzu. Ze swej strony mamy nadzieję, że panna Elżbieta Dobrowolska będzie mogła swoje doskonałe przygotowanie do zawodu udowodnić w zwykłych warunkach, czego jej, pasażerom i przedsiębiorstwu z całego serca życzymy.

Dodajmy również, że komisja nie podała jeszcze komunikatu o przyczynach katastrofy pod Słupskiem.

kronika lotu

10.III.81 r. — Odbyło się spotkanie ministra komunikacji M. Zajfryda z prezydium Konferencji Samorządu Robotniczego PLL LOT.

W czasie trwającej dyskusji poruszono problemy dotyczące zmiany w systemie zarządzania lotnictwem cywilnym, modernizacji Międzynarodowego Portu Lotniczego, wymiany taboru lotniczego i poprawy współpracy z dostawcą sprzętu latającego.

Ustalono, że dalsze rozmowy odbędą się przed kolejną sesją KSR.

11.III.81 r. — Delegacja pracowników wzięła udział w pogrzebie Wiktora Leji, byłego z-cy dyrektora PLL LOT ds. technicznych w latach 1951—1959.

11.III.81 r. — Udała się do Moskwy komisja w celu odbioru technicznego nowego samolotu Il-62M. Samolot SP-LBD po modernizacji polegającej na zabudowie urządzeń dalekiej nawigacji typu OMEGA oraz selektywnego wywołania SELCAL wejdzie do eksploatacji.

14.III.81 r. — W pierwszą rocznicę katastrofy samolotu Il-62 Mikołaj Kopernik delegacja PLL LOT złożyła wiązanki kwiatów na grobach załogi.

23—27.III.81 r. — Na zaproszenie PLL LOT i Centrali Turystycznej ORBIS przebywał w Polsce, po raz pierwszy, dyrektor regionalny AIR FRANCE w Lille wraz z grupą francuskich dziennikarzy z prasy terenowej, specjalizujących się w problematyce turystycznej.

Celem wizyty było wspólne omówienie przygotowań do uruchomienia od 27.VI. do 5.IX.81 roku rejsów do Lille w konfiguracji Warszawa — Poznań — Lille.

Razem 11 rejsów w soboty samolotem Tu-134.

26.III.81 r. — Uległ wypadkowi samolot PLL LOT SP-LTU typ An-24 wykonujący rejs regularny (LO-691) na trasie Warszawa — Słupsk. Wypadek nastąpił o godz. 20.15 w rejonie lotniska w Słupsku, podczas podchodzenia do lądowania. Na pokładzie samolotu znajdowało się 47 pasażerów oraz 4 członków załogi.

Jeden pasażer — Krzysztof Szerszenowicz zginął. Na miejsce wypadku udała się Główna Komisja Badania Wypadków Lotniczych Ministerstwa Komunikacji.

26.III.81 r. — Przewóz rybaków Dalmoru samolotem PLL LOT wykonującym lot charterowy na trasie Warszawa — Moskwa — Chabarowsk — Guam — Sydney. Lot trwał 25,5 godz. Po raz pierwszy w historii PLL LOT samolot w polskich barwach wylądował na kontynencie australijskim.

kronika lotu

29.III.81 r. — Wchodzi w życie rozkład lotów na sezon lato 81 i obowiązywać będzie do 31 października br. W stosunku do poprzedniego sezonu letniego zostały wprowadzone następujące zmiany:

— linia do Hamburga przebiega w konfiguracji Warszawa — Gdańsk — Hamburg,

— samoloty do Rzymu latać będą we wtorki i piątki w konfiguracji Warszawa — Kraków — Rzym,

— uruchomione zostaną raz w tygodniu rejsy do Lille (we Francji) w konfiguracji Warszawa — Poznań — Lille,

— na linii dalekowschodniej samoloty będą latały w środę w konfiguracji Warszawa — Damaszek — Dubai — Bangkok, natomiast w sobotę Warszawa — Dubai — Bombaj — Bangkok,

— rejsy do Bagdadu z uwagi na zamknięcie lotniska zostają wstrzymane,

— na liniach krajowych uruchamia się nowe połączenia: Słupsk — Kraków, Słupsk — Katowice, Rzeszów — Zielona Góra i Kraków — Zielona Góra.

LOT NOWINY: Polskie Linie Lotnicze LOT, 02-148 Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, pok. 55, tel. 46-24-58. Redaktor: Iwona Tarała. Zdjęcia w numerze: A. Pawliszewski (2), J. Czerniak (3), M. Kobrzyński (1), archiwum (4).

AEROBUS Z BLISKA

(2)

Specjalnej konstrukcji wagon kolejowy kursujący ruchem wahadłowym na trasie Mielec–Woroneż, przewożący w jedną stronę podzespoły aerobusu wykonane w Polsce, zaś w drugą — elementy i materiały.

IŁY Z WORONEŻA

W odległości niespełna 600 kilometrów od Moskwy leży Woroneż. To ponad 800-tysięczne miasto jest dużym ośrodkiem przemysłu maszynowego w ZSRR. Produkowane są tu potężne prasy mechaniczne, koparki, szlifierki, maszyny rolnicze i domowy sprzęt radiowy. W mieście tym jest także wytwórnia kauczuku syntetycznego, zakłady przemysłu farmaceutycznego, oponowego, spożywczego, a przede wszystkim interesujące nas Woroneskie Zakłady Lotnicze (WZL). I oczywiście są w tym mieście instytuty naukowo-badawcze, biura konstrukcyjne, dla których specjalistów kształci uniwersytet oraz 9 innych wyższych uczelni i 12 techników. Woroneż jest miastem studentów i młodych robotników — przeciętny wiek mieszkańców nie przekracza 30 lat. Studiuje tu około 65 tys. studentów. Jest tu także instytut politechniczny z wydziałem lotniczym.

Ale zanim przejdziemy do dnia dzisiejszego tego miasta, warto sięgnąć do jego niedawnej historii. W czasie II wojny światowej Niemcy zdobyli prawobrzeżną część Woroneża, leżącego nad rzeką o tej samej nazwie co miasto. Przez 200 długich dni linia frontu przebiegała przez to miasto. To właśnie w tym mieście w czasie wojny był tu zwiadowcą Konstantin Fieoktistow, przyszły kosmonauta i profesor. To właśnie w tym mieście zbudowano pierwszą serię 5 sztuk słynnych katiusz rakietowych. To właśnie w tym mieście były budowane słynne samoloty szturmowe Ił-2. To właśnie w tym mieście ramię w ramię z wojskiem walczyła z okupantem ludność cywilna. To właśnie to miasto w wyniku działań wojennych było w ok. 90% zniszczone, zajmując w tej ponurej statystyce III miejsce w ZSRR (po Sewastopolu i Stalingradzie).

Dla uczczenia pokonania najeźdźcy wzniesiono w Woroneżu Pomnik Zwycięstwa, wykonany w Zakładach Lotniczych. Ma on 50 metrów wysokości i zbudowany jest z tytanu. Nieopodal niego postawiono pomnik Obrońców Miasta — wykonany jako odlew żeliwny.

Do Woroneskich Zakładów Lotniczych powstałych w 1932 r. prowadzi ulica Bohaterów Stratosfery. To w tych zakładach, mających bogate tradycje wiążące się ściśle z biurami konstrukcyjnymi Tupolewa, Iliuszyna, Antonowa i in., zostały zbudowane samoloty ANT-25, na jednym z których latem 1937 r. załoga ze słynnym pilotem Walerym Czkałowem na czele dokonała pierwszego w historii przelotu przez Biegun Północny z Moskwy do Vancouver w pobliżu Seattle w USA. Tutaj budowano 100-miejscowe samoloty turbośmigłowe An-10A, zaś w połowie lat osiemdziesiątych podjęto budowę naddźwiękowych samolotów pasażerskich Tu-144. Dokładna lista produkowanych tu samolotów jest następująca: DB-3, ANT-25, Ił-2, Ił-4, Ił-10, Ił-12, Ił-28, Tu-16, An-10, An-12, Tu-144. Od 1957 r. WZL produkują tylko duże samoloty cywilne. Obecnie trwa produkcja seryjna aerobusów Ił-86.

— Rozpoczęcie wytwarzania aerobusu — mówi dyrektor generalny WZL Oleg Michajłow, który pracuje tu 26 lat, a od 6 lat jest dyrektorem — stanowi dla nas jakościowy skok w dziedzinie organizacji produkcji i technologii. Są to najnowsze procesy technologiczne nie tylko w ZSRR, ale i na świecie. Mam na myśli obróbkę tytanu, specjalne konstrukcje ulowe, czy różne procesy chemiczne.

Chociaż samoloty Tu-144 różnią się klasą od Ił-86 — odmienne są stosowane materiały, technologie i inne oprzyrządowanie, jednak produkcja samolotów naddźwiękowych jest bardzo dobrą szkołą do produkcji aerobusu.

Jak wiadomo, Polska uczestniczy w produkcji aerobusów Ił-86 wykonując usterzenie, wysięgniki silników i mechanizację skrzydeł. Przy produkcji tych zespołów Polska opanowała ponad 50 procesów technologicznych. Przeszło 600 polskich specjalistów przebywało w Woroneżu na szkoleniu. Ponadto w ramach pomocy przyjacielskiej delegowaliśmy do Polski jako konsultantów najbardziej wykwalifikowanych inżynierów i techników. Nie mamy zastrzeżeń co do jakości dostarczanych nam zespołów z Polski, natomiast gorzej jest ze ścisłym przestrzeganiem terminów dostaw.

Produkowane przez Polskę zespoły do tego samolotu są dostarczane specjalnymi wagonami kolejowymi. Warto tu jeszcze dodać, iż kooperacja z Polską jest tego rodzaju, iż wymienione zespoły nie są u nas produkowane. Dotychczas wyprodukowaliśmy seryjnie 10 aerobusów. Na tę pięciolatkę zamówiliśmy zespoły na 50 samolotów...

Aerobus zabiera na pokład 350 pasażerów, czyli w obie strony rejsu 700 pasażerów. W ciągu godziny lotu zużywa on 9 Mg (ton) paliwa. Według obliczeń Aerofłotu 1 samolot szerokokadłubowy Ił-86 ma przynieść 3,5 mln rubli zysku rocznie tym liniom lotniczym.

Obecnie przygotowujemy się do eksportu tych samolotów. Dla Polski rezerwujemy samolot Ił-86 z numerem kolejnym 18.

Aerobus Ił-86 ma obecnie certyfikat przyznający I kategorię ICAO (dopuszczone są loty przy widzialności pionowej 60 m i poziomej 600 m), trwają prace nad przyznaniem II kategorii (widzialność pionowa 30 m i pozioma 300 m), zaś niebawem przystąpimy do uzyskania kategorii III, tzw. zerowej.

Każdy aerobus przed skierowaniem do eksploatacji w liniach lotniczych jest poddawany próbom zakładowym trwającym 20—25 godzin lotu, zresztą tak samo jak Tu-144.

A propos. Trwają prace nad modernizacją naddźwiękowego samolotu pasażerskiego. Przewidujemy, że pod koniec roku samolot Tu-144D (dalnij) rozpocznie przewozy pasażerskie na trasie Moskwa — Chabarowsk o długości 6500 km, którą będzie pokonywał w ciągu 3 h 20 min. Ale za prędkość trzeba będzie płacić, więc cena biletów będzie wyższa od ceny lotu innym samolotem.

— Załoga WZL — kontynuuje dyrektor Michajłow — liczy około 17 tys. osób. Jest to głównie młodzież, gdyż średnia wieku wynosi przeciętnie 30 lat. Mamy w zasadzie 5-dniowy tydzień pracy, gdyż wymiar tygodniowy wynosi 41 godzin (co czwarta sobota — jest dniem pracy). Dziennie pracujemy 8 godzin plus 1-godzinna przerwa obiadowa. Praca rozpoczyna się i kończy o różnych godzinach dla poszczególnych wydziałów, od 7.30 do 9.00, w celu uniknięcia tłoku w komunikacji miejskiej.

Opracowany jest zakładowy kodeks pracy przewidujący wiele udogodnień np. dla osób podejmujących pracę po raz pierwszy może być przyznana dotacja na okres od 6 miesięcy do 1 roku w celu wyrównania zarobków przy wdrażaniu się do pracy i do obowiązujących norm wydajności. Średnia płaca wynosi 225 rubli miesięcznie, chociaż zdarzają się przodownicy, którzy w pracy brygadowej osiągają zarobki rzędu 400—500 rubli. Od tego roku wprowadzony będzie dodatek za wysługę lat. Trzynasta pensja istnieje u nas od dawna.

Ponieważ w obecnych czasach technika wyprzedza niekiedy naukę, staramy się o większe powiązanie studentów z przemysłem. Dzisiaj student radziecki zna fabrykę nie tylko z opowieści i 1-miesięcznej praktyki, ale częściej przebywa w zakładzie niż niegdyś. Tutaj robi pracę dyplomową. Już na 1,5 roku przed ukończeniem studiów wie, gdzie będzie pracował. Ponadto mamy cały kombinat naukowy z własnym technikum i oddziałem szkolenia, nie mówiąc o 7 szkołach, nad którymi sprawujemy patronat.

A z urządzeń socjalnych — mamy cały kompleks sportowy z własnym stadionem, dom kultury, basen, park dziecięcy, kilka ośrodków wypoczynkowych, w tym jeden w Suchumi nad Morzem Czarnym, stołówki, obóz pionierów na 1000 miejsc, poliklinikę i szpital, 11 przedszkoli. Ponadto systemem gospodarczym budujemy mieszkania — rocznie dwa budynki po 150 lokali.

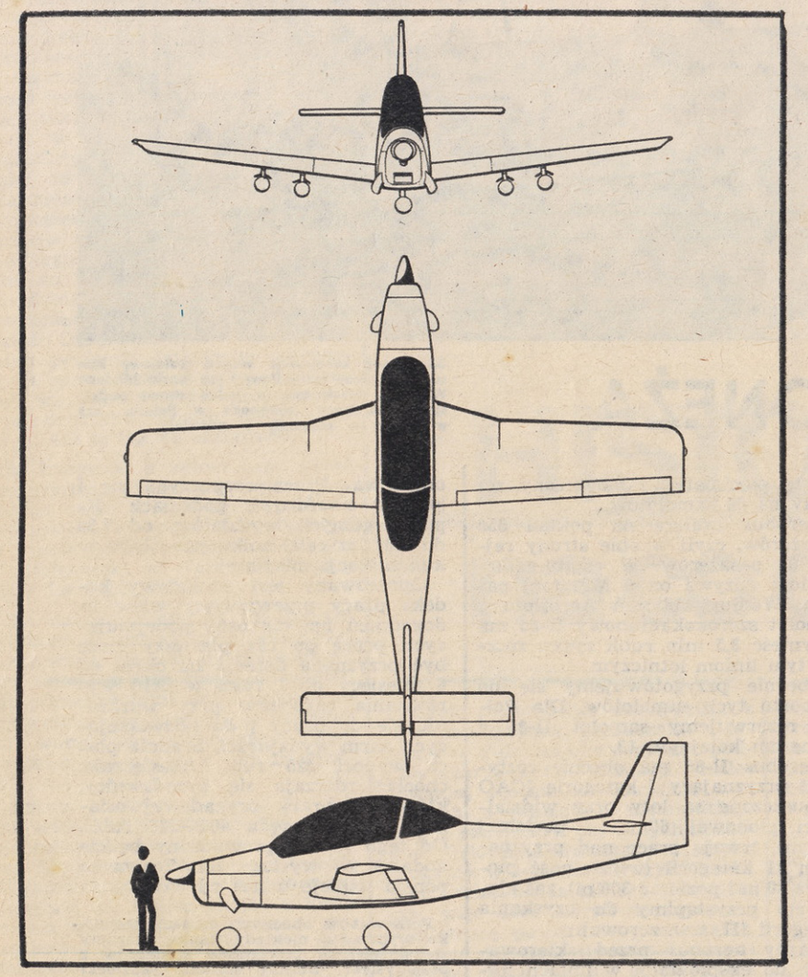
Natomiast jak powstaje sam samolot, zapraszam do zwiedzenia hal fabrycznych...

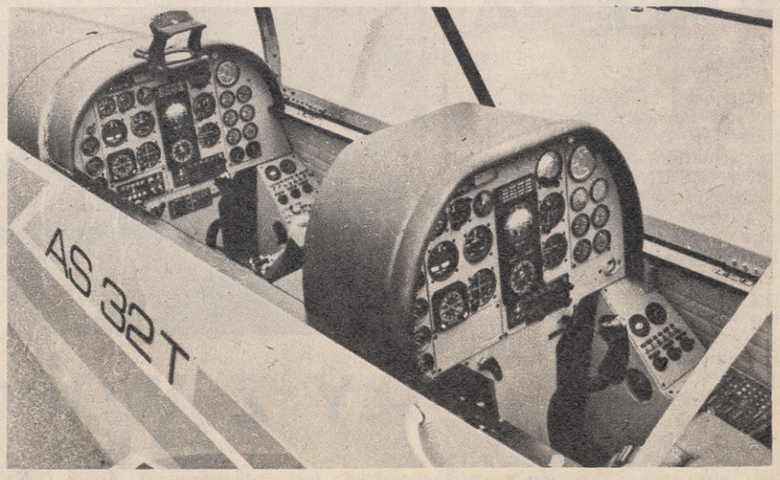
BOGUSŁAW J. WITKOWSKI

Dyrekcja zakładów: dyrektor naczelny Oleg Michajłow (z prawej) i dyrektor techniczny Nikołaj Potapow (po lewej). Zdjęcia autora (2) i „Radziecki Eksport" (1).

Słynny Il-2 produkowany w Woroneskich Zakładach Lotniczych został na pamiątkę ustawiony przed wejściem do zakładów.

Chciałbym życzyć Czytelnikom „Skrzydlatej Polski" uczestnictwa nie tylko w produkcji Ił-86, ale również w eksploatacji tego samolotu.
(—) Oleg Michajłow





PROJEKT SAMOLOTU SZKOLNO-TRENINGOWEGO FFA AS 32T TURBO-TRAINER

Repair AG Altenrhein — firma subsydiowana przez Flug und Fahrzeugwerke AG (FFA), opracowała projekt samolotu szkolno-treningowego napędzanego silnikiem turbośmigłowym i oznaczyła go: AS 32T.

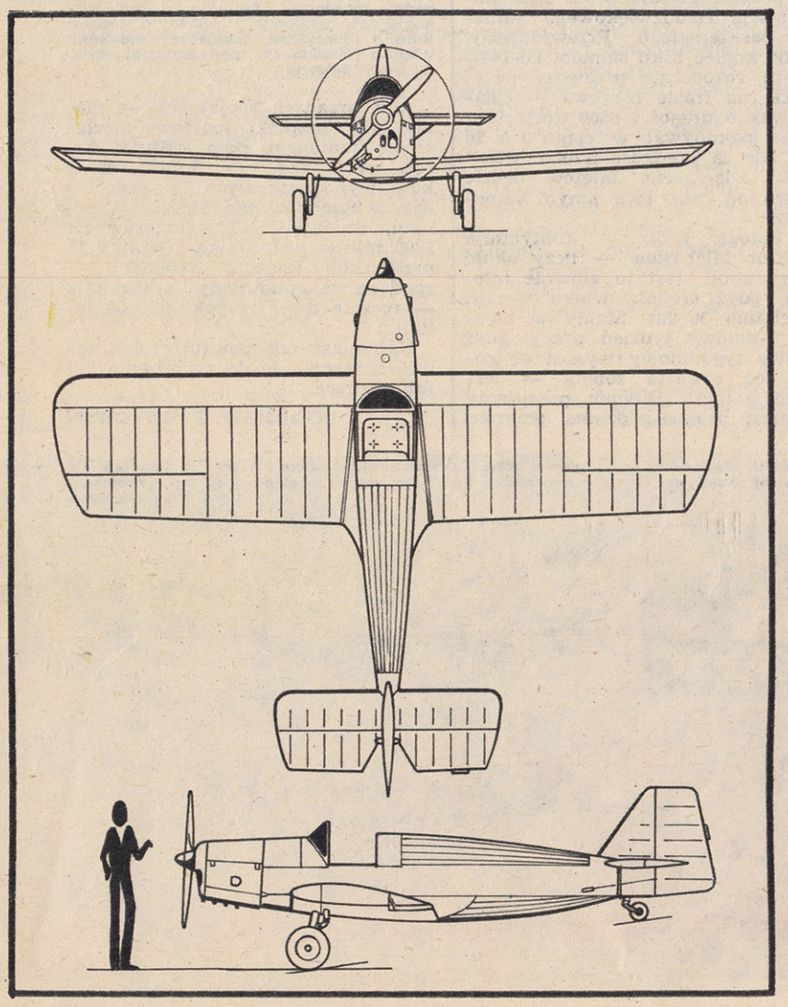
Samolot AS 32T jest metalowym dolnopłatem. Płat samolotu o konstrukcji fail-safe jest trapezowy, jednodźwigarowy, z pokryciem przekładkowym. Profile NACA 62_2618 u nasady i 63_2415 na końcu skrzydła. Klapy jednoszczelinowe metalowe. Na prawej lotce klapka wyważająca. Konstrukcja kadłuba półskorupowa z zastosowaniem tworzyw sztucznych na niektóre osłony. Miejsce pilota i instruktora typu tandem. Osłona kabiny odsuwana do tyłu. Usterzenie klasyczne jednodźwigarowe, pionowe skośne. Na sterze kierunku i wysokości klapki wyważające. Podwozie trójpodporowe, wciągane w locie. Golenie podwozia wyposażone są w amortyzatory olejowo-powietrzne i pojedyncze koła na każdej podporze. Podwozie przednie wciągane do tyłu w kadłub, główne — w skrzydła w kierunku osi kadłuba.

Zespołem napędowym jest turbinowy silnik śmigłowy Allison 250—B17C o mocy obniżonej do 239 kW, napędzający trójłopatowe śmigło Hartzell HC-C3YF-2 o stałej prędkości obrotowej. Zapas paliwa wynosi 300 dm^3 i mieści się w trzech zbiornikach skrzydłowych w środkowej części skrzydła (130 dm^3) i dwóch w skrzydłach zewnętrznych (po 85 dm^3).

(T.K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 9,65 m, długość — 8,86 m, wysokość — 3,04 m, pow. płata — 13,67 m^2. Masy: masa własna — 788 kg, max. masa startowa — 1 300 kg, max masa do lądowania — 1 200 kg. Osiągi (przy masie w locie 1 200 kg): prędkość przelotowa przy 80% mocy — 349 km/h, prędkość przelotowa przy 55% mocy — 324 km/h, prędkość wznoszenia na wys. 500 m — 9,2 m/s, pułap praktyczny — 9 450 m, długość startu do wys. 15 m — 330 m, długość lądowania z wys. 15 m — 460 m, max. zasięg — 1 440 m.

LAMUS



SAMOLOT SPORTOWY TIPSY JUNIOR

Brytyjska wytwórnia lotnicza Fairey została założona w 1915 r. W 1931 r. w Belgii otworzono na lotnisku Gosselies filię tej wytwórni pod nazwą Avions Fairey, w której głównym konstruktorem był inż. E. O. Tips, jeden z pionierów lotnictwa belgijskiego. Już w 1908 r. zbudował (z bratem) i oblatał tam pierwszy samolot.

Chociaż wytwórnia produkowała głównie samoloty wojskowe dla potrzeb lotnictwa belgijskiego E. O. Tips zdołał w okresie lat 1935—1940 opracować i zbudować 7 typów lekkich samolotów sportowych.

W 1935 r. powstał Tipsy S i 2-miejscowy S-2. Tipsy S miał silnik o pojemności 600 cm^3 i mocy 13,2 kW (18 KM), a następnie o mocy 23,6 kW (32 KM). Samoloty te produkowano z licencji w 4 krajach.

W okresie II wojny światowej wytwórnię ewakuowano do W. Brytanii. Tam mimo trudności materiałowych E. O. Tips zbudował 1-miejscową odmianę S-2 o nazwie Tipsy Junior. Pierwszy prototyp został oblatany z płaskim dwucylindrowym silnikiem Aeronca JAP J-99 o mocy 26,5 kW (36 KM). Samolot okazał się bardzo udany, a jego osiągi poprawiły się, gdy otrzymał rzędowy silnik czterocylindrowy Walter Mikron o mocy 45,5 kW (62 KM) produkcji czechosłowackiej.

Tipsy Junior przeszedł brytyjskie próby państwowe i został uznany za odpowiedni do szkolenia oraz lotów akrobacyjnych (z ograniczonym czasem trwania lotu odwróconego). Drugi prototyp miał niewielkie ulepszenia (zmienione końcówki skrzydeł).

Zbudowano tylko 2 prototypy.

Tuż po wojnie sprzedano w 1946 r. licencję Juniora do USA (zamierzona produkcja zestawów do montażu samodzielnego) i Japonii ale bez efektów produkcyjnych. Społeczeństwa tych państw okazały się za biedne na taki luksus. Samolot miał mieć silnik Continental o mocy 48 kW.

Oblot bardzo udanego minisamolotu 1-miejscowego Tipsy Nipper i produkcja serii 50 maszyn spowodowały, że Tipsy Junior nie był już rozwijany. Pierwszy prototyp Juniora latał w W. Brytanii do początku lat 70-tych.

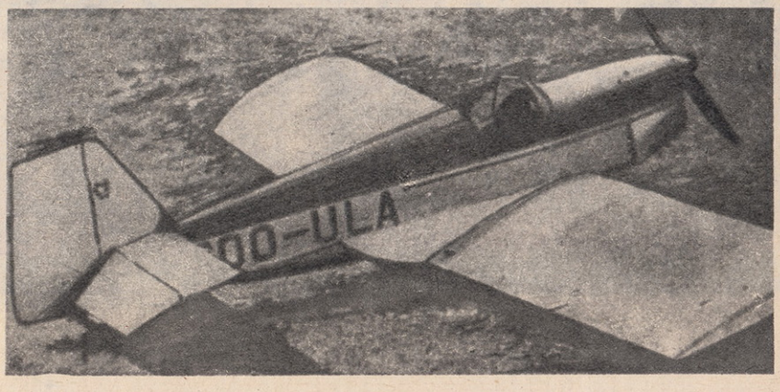
Samolot 1-miejscowy konstrukcji drewnianej z pokryciem sklejką i płótnem. Podwozie stałe. Koła z hamulcami.

Silnik Walter Mikron o mocy 45,5 kW. Zapas paliwa — 60 dm^3.

W kabinie pilota znajdowały się tylko najniezbędniejsze przyrządy w liczbie 5 oraz wyłącznik zapłonu.

Malowanie: Samolot żółty z niebieskimi uzupełnieniami. Znaki i napisy — czarne. Śmigło i wnętrze kabiny w naturalnym kolorze drewna. (W)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 7,00 m, długość — 5,69 m. Masy: masa całkowita (z silnikiem J-99) — 288 kg. Osiągi: max. prędkość — 177 km/h, prędkość przelotowa — 160 km/h, prędkość przeciągnięcia — 40 km/h, prędkość startu — 53 km/h, prędkość lądowania — 51 km/h, wznoszenie — 300 m/s, zasięg — 600 km.



MALOWANIE SAMOLOTÓW FRANCUSKICH Z 1940 R.

187

Tekst i rysunki:
TOMASZ J. KOWALSKI

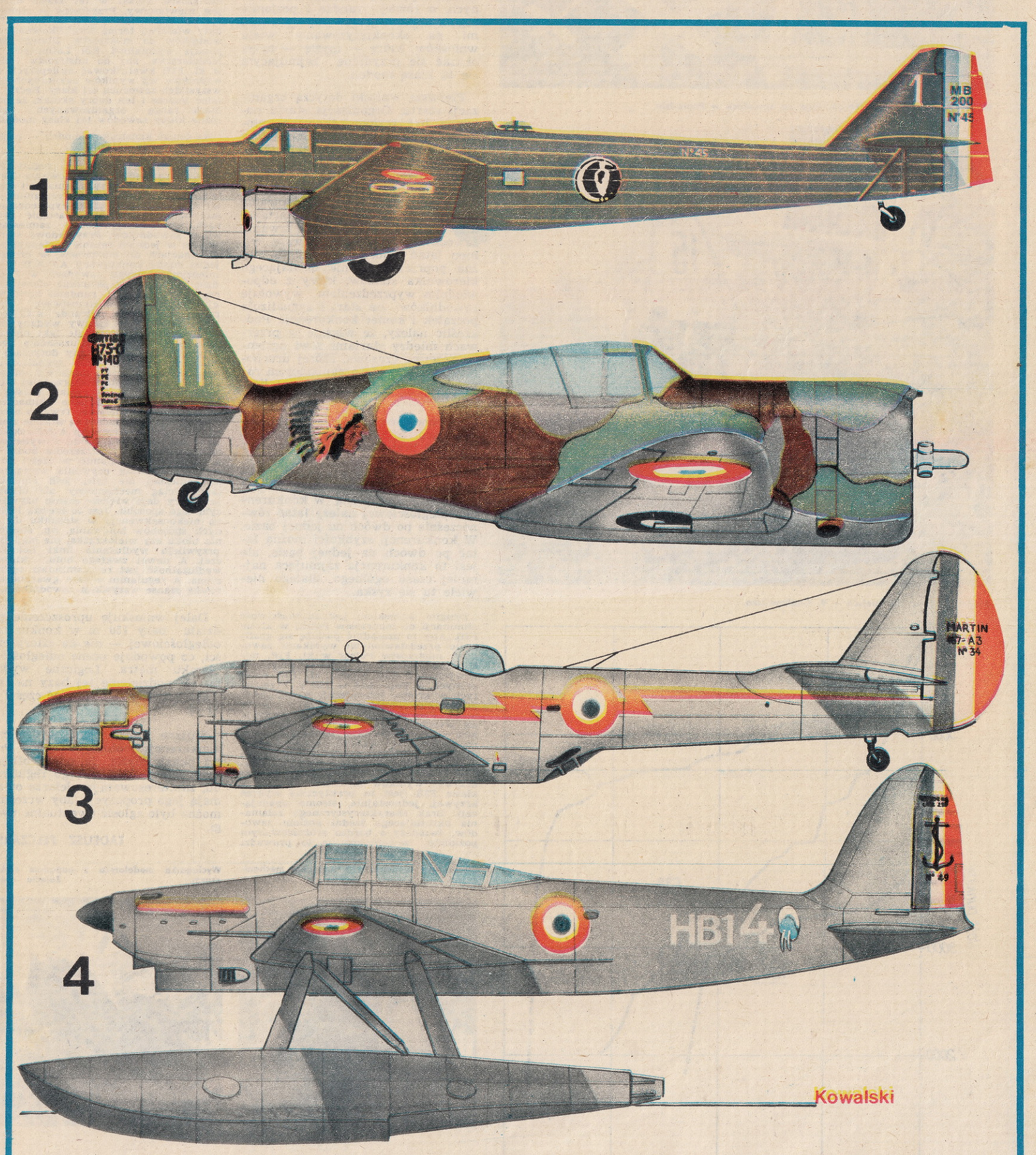
Lotnictwo bombowe i morskie.

1. Bloch 210 nr 45 z 2 eskadry GBII/21 (jedna z dwóch grup bombowych użytkująca ten typ samolotu w działaniach wojennych w 1940 r.). Samolot w całości malowany na kolor ciemnozielony, z częściami metalowymi osłon silników pozostawionymi w kolorze naturalnym blachy duralowej (srebrny). Matricule Militaire dla tego samolotu jest nieznane (jedynie ostatnia cyfra 8).

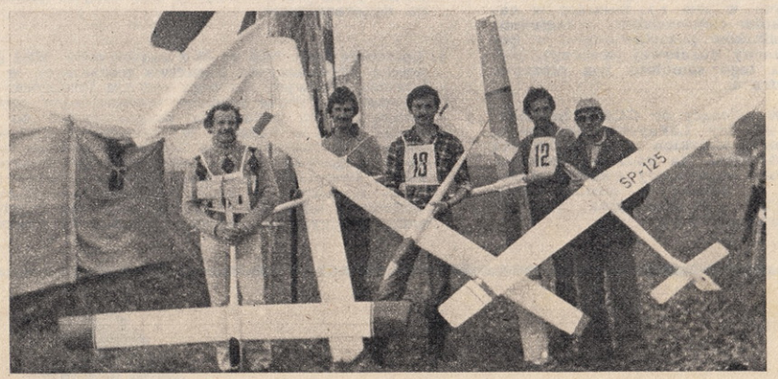
2. Curtiss 75 A-1 nr 140 należący do GCII/5, nawiązującej tradycją do eskadry LaFayette utworzonej przez ochotników amerykańskich w początkowym okresie I wojny światowej. Na kadłubie samolotu zielony pas, być może oznaczający funkcję pilota. Powierzchnie górne i boczne — ciemnozielony, ciemny szaroniebieski — ciemna sjena; powierzchnie dolne — jasnoszaroniebieskie.

3. Martin 167 A-3 z eskadry GBI/62, stacjonującej w 1940 r. w Maroku francuskim. Samolot cały w naturalnej barwie (srebrny) z czerwonymi elementami dekoracyjnymi.

4. Lotecoere Late 298B nr 49 z Aeronavalle HB1 (jednostka organizacyjna lotnictwa morskiego), w malowaniu typowym dla tego rodzaju lotnictwa: cały samolot w kolorze średnim szarozielonym. Zwraca uwagę sposób oznaczenia przynależności do jednostki poprzez podanie jej oznaczenia kodowego, które było malowane na kadłubie obok godła typowo alegorycznego; na trójkolorowych pasach na sterze kierunku malowano kotwicę uzupełniającą znaki rozpoznawcze lotnictwa morskiego. Kotwice malowano także na kokardach, lecz nie występowały w przypadku zaprezentowanym na planszy.



O ZAWODACH MODELI SZYBOWCÓW ZDALNIE KIEROWANYCH



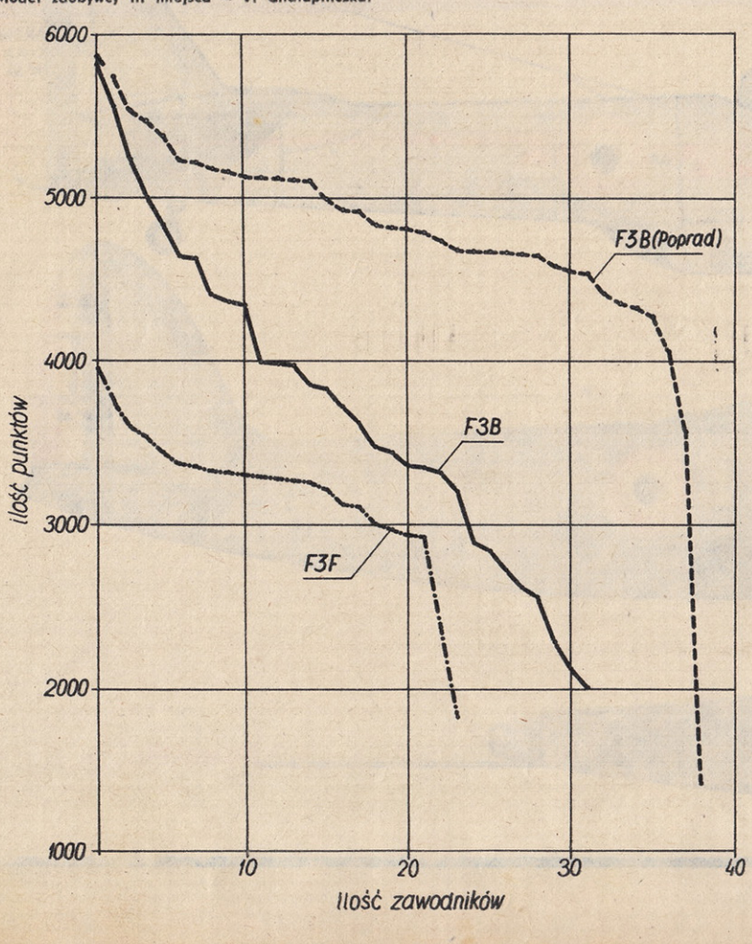
Modelarze Aeroklubu Podkarpackiego na zawodach w Popradzie.

Model zdobywcy III miejsca — V. Chalupniczka.

Uczestnictwo w wielu zawodach modeli szybowców zdalnie kierowanych, o różnej randze i poziomie organizacyjno-sportowym, pozwala mi na skonkretyzowanie wielu wniosków, które — myślę — mogą okazać się przydatne zajmującym się tą klasą modeli.

Pierwsze wnioski dotyczą organizacji startu. Organizacja startu powinna być podporządkowana celowi rozegrania jak największej liczby rund. Uważam, że poważne zawody np. rangi mistrzostw nie mogą zakładać przeprowadzenia mniejszej liczby rund niż trzy. Aby to zrealizować, konieczne jest zlikwidowanie przerw między kolejnymi startami. Mówiąc obrazowo, w czasie trwania zawodów w powietrzu zawsze winien latać model. Osiągnąć to można poprzez sprawnie działającego kierownika startów, który z odpowiednim wyprzedzeniem wywołuje zawodników na start i sygnalizuje początek i koniec konkurencji. Podkreślić należy, że właśnie w przerwach między startami tkwi ogromna rezerwa czasowa, której uruchomienie umożliwia organizatorom rozegranie możliwie największej liczby rund.

Równoczesność latania widzę następująco: w konkurencji na długotrwałość liczba równocześnie startujących zawodników ograniczona jest praktycznie liczbą komisarzy. Wydaje się, że 4—5 zawodników jest wielkością praktyczną. W konkurencji odległościowej należy latać równocześnie po dwóch na jednej bazie. W konkurencji szybkości można latać po dwóch na jednej bazie, ale jest to konkurencja zajmująca najmniej czasu ogólnego, dlatego niewiele tu się zyska.



Drugim wnioskiem jest niewłaściwość eliminacji do mistrzostw Polski w klasie F3B. Aby to uzasadnić posłużę się graficznie przedstawionymi wynikami zawodów: mistrzostw Polski w kl. F3F, mistrzostw Polski w kl. F3B i międzynarodowych zawodów modeli kl. F3B rozegranych w Popradzie w 1980 r. Przebieg tych wykresów interpretuję następująco: mistrzostwa Polski w kl. F3F i zawody w kl. F3B w Popradzie charakteryzują się wyróżniającą się czołówką zawodników zajmujących najwyższe lokaty, wyrównanymi wynikami średnimi, które określają poziom zawodów i końcową grupę najsłabszych wyników pechowców. Odbiega od tego charakteru wykres krzywej wyników mistrzostw Polski w klasie F3B (jest to praktycznie wykres krzywej, jednostajnie, stromo opadającej). Brak charakterystycznego załamania określającego średni poziom zawodów, świadczy o bardzo zróżnicowanym poziomie zawodników, a to prowadzi wprost do wniosku, że sposób jednorazowej, jednostopniowej eliminacji do mistrzostw Polski w tej klasie modeli jest niewłaściwy. Przeciwnie — eliminacje do mistrzostw Polski w klasie F3F były właściwą formą kwalifikowania zawodników do mistrzostw. Dlatego proponuję wydziałowi Kół Lotniczych i Modelarstwa, aby do mistrzostw Polski w kl. F3B kwalifikować najlepszych zawodników wg wyników uzyskanych we wszystkich zawodach tej klasy. Będzie to mieć jeszcze i ten dobry skutek, że podniesie rangę organizowanych przez różne kluby zawodów tej klasy modeli.

Na temat konstrukcji modeli — pogląd dają załączone zdjęcia.

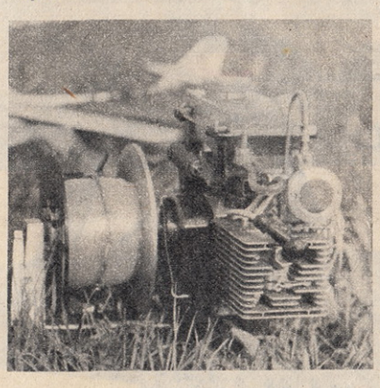
Dalsze wnioski dotyczą regulaminu, jego interpretacji i informowania szerokiej rzeszy modelarzy o zmianach regulaminu. Skomplikowany regulamin dla tej klasy modeli i brak wyprzedzającej informacji o mających nastąpić zmianach, wprowadzały trochę zamieszania wśród zawodników. Przykładowo startowałem w jednym sezonie następująco: w eliminacjach do mistrzostw, w czerwcu, jedną rundę konkurencji A.C.A.B. — na międzynarodowych zawodach w Popradzie, w lipcu, wg aktualnie obowiązującego regulaminu tj. rundami konkurencji A.B.C., a w mistrzostwach Polski rundą A.C.A.B. i półrundą A.C. Uporządkuje może te sprawy wydany drukiem zbiór przepisów, ale fakt niedoinformowania modelarzy uzasadnia następny wniosek, aby zmiany dotyczące regulaminu były od razu sygnalizowane np. tak jak to miało miejsce z informacją dotyczącą promienia przedniej części kadłuba poprzez „Skrzydlatą Polskę", a nie czekanie na oficjalne tłumaczenie tekstu i jego powielanie. Trwa to bardzo długo czego przykładem są właśnie zmiany dotyczące konkurencji A.B.C. składającej się na jedną rundę i wyłączenie holu sprężystego. Zastrzeżenia budzi we mnie również regulamin w części dotyczącej możliwości używania wyciągarki mechanicznej nie tyle, jeśli chodzi o sam wyciąg mechaniczny, ale dlatego, że z góry daje większe szanse używającym tego sposobu. Jest to zresztą logiczna niekonsekwencja w stosunku do innych sposobów holowania, np. stosowania bloku czy wielokrążka, nie mających przywileju wydłużania linki holowniczej. A nawet zwkłego holu, którego wydłużalność jest regulaminowo ograniczona. A regulamin winien gwarantować równe szanse wszystkim zawodnikom.

Dalej wnioskuję uproszczenie podziału bazy 150 m w konkurencji odległościowej — nie na cztery części, co powoduje ocenę odległości w ułamku metra. Logiczne wydaje mi się podzielenie tej bazy na trzy części po 50 m, lub na pięć części po 30 m.

Słuszne stało się wydzielenie konkurencji motoszybowców. Przy tej okazji myślę, że przed oficjalnym ogłoszeniem nowego regulaminu, zainteresowani modelarze otrzymają jego propozycję, aby wcześniej można było zgłosić ewentualne uwagi.

TADEUSZ PELCZARSKI

Wyciągarka modelarska z napędem mechanicznym.



Wyciągarka modelarska z napędem elektrycznym. Zdjęcia autora

SPOTKANIE NA TRASACH

Różne są ludzkie spotkania: po latach, na ulicy, w kolejce po masło, w windzie, na szczycie, a piszący te słowa spotkał się nawet z kolegą w kanale 7 metrów pod Krakowskim Przedmieściem, przechodząc ze Starówki do śródmieścia stolicy ostatniego dnia sierpnia 1944 r. Dziś na łamach Naszych tras w „Skrzydlatej Polsce", spotkało się zupełnie przypadkowo dwóch ludzi, czytelników naszego pisma: Stefan Furtak z Międzyrzecza i Jerzy Rozwadowski z kanadyjskiego Toronto, którego list drukujemy poniżej.

Tak, to zupełny przypadek. Ale — pozwólmy czasem działać i jemu. Jest nieraz bardzo sympatyczny, bliski sercu, tyle się z nim kojarzy pojęcia przyjaźni.

Stefan Furtak pisze, iż jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski" od ponad 13 lat. „Lotnictwo jest moją pasją — wyznaje. — Sam nie latam, ale fakt ten rekompensuję sobie budową modeli redukcyjno-latających, plastikowych itp. Za Waszym pośrednictwem zapoznałem się z p. Jerzym Rozwadowskim z Toronto, z którym utrzymuję stałą korespondencję. Lektura »Skrzydlatej Polski« jest dla mnie zawsze ogromną przyjemnością".

Pan Furtak zbiera teraz materiały dotyczące samolotu P-63 Black Widow i prosi nas jeszcze w liście o zamieszczenie w Lamusie opisu tej konstrukcji. Cóż, postaramy się spełnić te prośbę.

Spotkanie to jest bardzo, powiedziałbym, „po polsku". Incontro al polacco, tak mi to określił mój znajomy Włoch, gdy mu opowiedziałem o tym maleńkim zdarzeniu. — Wy się zawsze jakoś potraficie znaleźć — dodał z uznaniem — nawet przez oceany. I mimo kolosalnych odległości, jedne wam myśli chodzą po głowach. Co za ludzie!

Ano tak, właśnie. Bo gdy np. kochamy jednakowo polskie lotnictwo, to może nas dzielić tysiące kilometrów i nie znaczy to nic. Możemy być studentami, urzędnikami, kierowcami ciężarówek, pisarzami, dziennikarzami, piekarzami, możemy należeć do dwudziestu związków, wyznawać różne religie, a gdy idzie o pewne polskie sprawy, to jesteśmy monolitem. Niejeden już się o tym przekonał.

I tak być zawsze powinno. Zawsze się spotkamy na naszych polskich trasach.

(z)

LISTY

ZNALAZŁEM NIEŚCISŁOŚCI

Szanowny Panie Redaktorze!

Przeczytałem z wielkim zainteresowaniem książkę inż. pil. Witolda Rychtera pt. Skrzydlate wspomnienia. Był on w okresie przedwojennym mym starszym kolegą w Aeroklubie Warszawskim. Ponieważ znałem, jak się to mówi „od podszewki", wszystko co w aeroklubie się działo i ponieważ zajmuję się od dawna — choć tak odległy od Kraju — historią lotnictwa polskiego, znalazłem w tych wspomnieniach Autora szereg nieścisłości, które pozwalam sobie załączyć z prośbą o łaskawe ich zamieszczenie na łamach „Skrzydlatej Polski" po prostu w imię prawdy historycznej.

str. 29 — Na zdjęciu nie Albatros C. III lecz szturmowy Albatros J. 1 („III").

str. 31 — Na zdjęciu nie Halberstadt CL. II lecz Hannoveraner-Roland CL. II.

str. 34 — Na zdjęciu nie niemieckie Albatrosy D. III lecz austriackie Offag-Albatrosy D. III.

str. 39 — Samolot pasażerski latający na trasie do Poznania nie był żadną przeróbką samolotu wojskowego.

str. 51 — Pod Mostem Poniatowskiego pierwszy przeleciał nie James Worledge ale mjr pil. Prosiński na samolocie myśliwskim Fokker D. VII. Worledge próbował to uczynić w jakiś czas po nim na samolocie szkolnym Hanriot XXVIII, ale nie udało mu się i skapotował zawadziwszy podwoziem o wodę.

str. 72 — Pełna nazwa samolotu: SECM Amiot 132. Statek Samos nie był grecki lecz niemiecki.

str. 80 — Zdjęcia: Hanriot XXVIII nie pochodził z końca I wojny światowej lecz z 1923 r. Caudron G. III i Hanriot XXVIII wyposażone były w silnik rotacyjny Le Rhone o mocy nie 90 KM lecz 80 KM.

str. 82 — Data pod zdjęciem winna być 1928, a nie 1918.

str. 84 — Zdjęcie zrobione nie w Podkowie Leśnej lecz w Milanówku.

str. 85 — Inż. Władysław Zalewski nie skonstruował ani jednego samolotu myśliwskiego.

str. 107 — Tłok napełniony zużytym, czarnym olejem? Chyba cylinder?

str. 161 — RWD-7 nie był „właściwie RWD-2". Wystarczy porównać zdjęcia.

str. 170 — Czy rzeczywiście chor. pil. B. Szurlej zabił się na P. 6?

str. 194 — 111 Myśliwska Eskadra Kościuszkowska nigdy nie miała na wyposażeniu samolotów P. 6. W ogóle nie były one używane w lotnictwie wojskowym.

str. 203 — Twierdzenie, że od czasu wprowadzenia RWD-8 do powszechnego szkolenia nie wydarzył się na nich ani jeden wypadek, nie odpowiada prawdzie. Był niejeden.

str. 223 — Płut. pil. Dłuto miał kraksę nie na P. 6 lecz na P. 7.

str. 233 — We wrześniu 1939 r. nie brał udziału w walkach P. 24 lecz P. 11g Kobuz. Latał na nim por. pil. instr. Szczęsny z Dęblina i zestrzelił dwa samoloty niemieckie.

str. 234 — Melodia Marsza Lotników nie była skomponowana przez por. pil. Stanisława Latwisa. Jest to marsz kosynierów z czasów Insurekcji Kościuszkowskiej.

str. 238 — Samolot Bellanca braci Adamowiczów nigdy nie stał w Muzeum Narodowym w Warszawie. Był w dyspozycji LOPiP i używano go m. in. do szkolenia spadochroniarzy.

str. 275 — Nie Wodziński lecz Wodziański.

str. 276 — Gen. Rayski nie został odwołany lecz ustąpił na własne żądanie.

str. 284 — Wypadek pil. instr. Michała Dzierżka przedstawiony niezgodnie z prawdą. Będąc instruktorem na obozie P.W.Lotn. w Łucku zginął on 21.9.1936 r. wraz z instruktorem Januszem Jarzębowskim w Horodyszczu koło Łucka na samolocie RWD-8 (znak rej. SP-AKZ), a nie z uczniem Bobrowskim na samolocie Hanriot XXVIII. (W tym czasie samoloty te od dawna już nie były używane jako pierwszy typ szkolny). Czesław Włodzimierz Bobrowski zginął w Łucku 16.8.1933 r. z instruktorem plut. pil. Władysławem Szczygłowskim.

str. 292 — Na lotnisku Mokotowskim do 1 września 1939 r. stacjonowała Eskadra Sztabowa. Aeroklub nie był więc na nim sam.

str. 301 — Inż. Władysław Zalewski mieszkał nie w Leśnej Podkowie lecz w Milanówku.

str. 310 — Łosi było nie 90 lecz 75. W pełni wyposażonych 36.

str. 313 — W filmie Pod Twoją Obronę główną rolę grał Adam Brodzisz, a nie Mieczysław Cybulski.

str. 316 — Wojtulanisówna miała na imię Barbara, nie Stefania. Ten jej popis akrobacji na RWD-10 w Rumii-Zagórzu koło Gdyni nie miał miejsca w 1938 r. lecz w lipcu 1939 r. Ostatnich instrukcji udzielał jej wówczas kpt. dypl. pil. Roman Czerniawski.

str. 327 — Por. pil. Andrzej Włodarkiewicz zabił się we Francji nie na samolocie Caudron-Cyclone lecz na Morane MS. 406.

str. 332 — Z 27 samolotów PLL LOT ewakuowano we wrześniu 1939 r. do Anglii jedynie trzy: L-14H Super Electra SP-BNF (oznaczenie angielskie G-AGBG), L-14H Super Electra SP-BPM (oznaczenie angielskie nieznane), L-14H Super Electra SP-LMK (oznaczenie angielskie G-AGAV).

Łączę wyrazy poważania
Jerzy Rozwadowski
Toronto-Kanada

KORESPONDENCJE

AEROKLUB ORLĄT

W obozach kondycyjnych organizowanych dla etatowej kadry instruktorskiej przez Zarząd Główny APRL, pierwszy raz w historii Aeroklubu Orląt w Dęblinie wzięli udział instruktorzy w mundurach. Trzon kadry instruktorskiej w tym klubie stanowią instruktorzy odbywający zasadniczą służbę wojskową. Wyjazdy doszły do skutku dzięki staraniom komendy WOSL i kierownictwu aeroklubu. Kondycja nabyta na obozach będzie instruktorom bardzo potrzebna w bieżącym sezonie, gdyż kierownictwo stawia przed nimi ambitne zadania szkoleniowe. Planuje się wyszkolić 100 uczniów Liceum Lotniczego do III klasy szybowcowej oraz prowadzić treningowe loty wyczynowe.

*

22 marca br. w auli Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie odbyła się coroczna konferencja lotno-techniczna Aeroklubu Orląt. Omówiono na niej stan bezpieczeństwa lotów oraz dyskutowano nad planem szkolenia. Na czoło wysunęła się sprawa wyczynu szybowcowego, który w poprzednim sezonie nie wypadł imponująco. Kierownictwo klubu obiecało okazać większe zainteresowanie lataniem przelotowym, mimo iż nie jest ono głównym kierunkiem działalności klubu. Jeszcze w tym samym dniu zainaugurowano sezon lotami samolotowymi.

Właściwa działalność klubu rozpoczęła się 1 maja na lądowisku stałym Krzewica koło Międzyrzeca Podlaskiego, gdzie na sezon letni przenoszą się wszyscy członkowie klubu wraz z filią w Białej Podlaskiej. Rozwinięcie działalności na lotnisku w Dęblinie jest niemożliwe z uwagi na korzystanie z niego tylko w soboty i niedziele.

Krzysztof Jurkiewicz
instruktor szybowcowy

POCZTA LOTNICZA

AEROKLUBY

Najprostsza droga do lotnictwa — wiedzie przez aeroklub. Pragnęlibyśmy, aby to stwierdzenie dotarło do wielu naszych Czytelników piszących listy do redakcji z błagalnymi prośbami, aby im ułatwić zdobycie albo zawodu lotnika, albo choćby umiejętności szybownika lub spadochroniarza w zrozumieniu czysto sportowym. Dlatego też podajemy parę adresów aeroklubów regionalnych i tam właśnie kierujemy naszych Korespondentów:

Norbert Grzyb z Bytomia: Aeroklub Śląski — 40-408 Katowice, Muchowiec, lub Aeroklub Gliwicki — 44-108 Gliwice, lotnisko.

Sławomir Rusak z Nawry: Aeroklub Pomorski — 87-100 Toruń, ul. Bielańska 66.

Wojciech Łuba z Ostrołęki: Aeroklub Białostocki — 15-602 Białystok, ul. Ciołkowskiego 2/2, lub Aeroklub Warszawski — 03-994 Warszawa, ul. Wał Miedzeszyński 646.

Michał Niwiński z Gdańska: Aeroklub Gdański — 80-452 Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Kilińskiego (na szkolenie w aeroklubach przyjmuje się kandydatów w wieku od 16 lat).

NIE PODAJEMY

Jacek Golaska z Kobylki, Grzegorz Maćkowiak z Czarkowa. Adresów zagranicznych wytwórni lotniczych nie podajemy. Samoloty Bede Sonic — Aerojet są produkcji USA.

KLUB·ISKRA

I. A. Szaszkow, Nowo-Basmannaja 16—16, Moskwa, 1070 78 ZSRR, pragnie nawiązać łączność z polskimi modelarzami. Interesuje się lotnictwem z okresu II wojny światowej.

Mariusz Sowa, ul. Lyszcze 5a/5, 42-600 Tarnowskie Góry, poszukuje modeli samolotów, egzemplarzy „Małego Modelarza", „Skrzydlatej Polski" (do 1978 r.), „Aviation Magazine" — w zamian odstąpi inne „Małe Modelarze", książki o tematyce lotniczej oraz publikacje zagraniczne (wykaz na życzenie).

Jacek Perech, ul. Podlewskiego 1/2 m. 3, 06-500 Mława, poszukuje następujących numerów „Skrzydlatej Polski" 34—44 z 1980 r. oraz nr 1—10 z 1981 r.

Robert Grzywacz, Żylicz Stary 20, 96-513 Nowa Sucha, woj. skierniewickie, nawiąże korespondencję z miłośnikami lotnictwa i zbieraczami modeli samolotów.

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. — Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji — Jerzy Zarębski, z-ca sekr. red. — Czesław Głogowski, kierownicy działów — Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski, redaktor graficzny — Stanisław Szymański, redaktor techniczny — Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska. Stali współpracownicy — Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek.
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 76 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa—Książka—Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
- do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
- do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
- do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
- do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 91 zł
półrocznie 182 zł
rocznie 364 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa—Książka—Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.

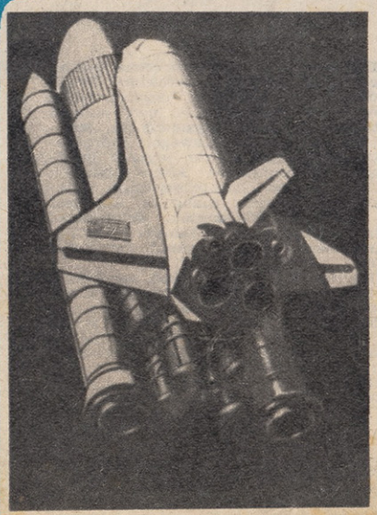
Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa—Książka—Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 15.V.1981 r. Zam. 2763. L-111. Nakład — 32 000.



KONKURSY

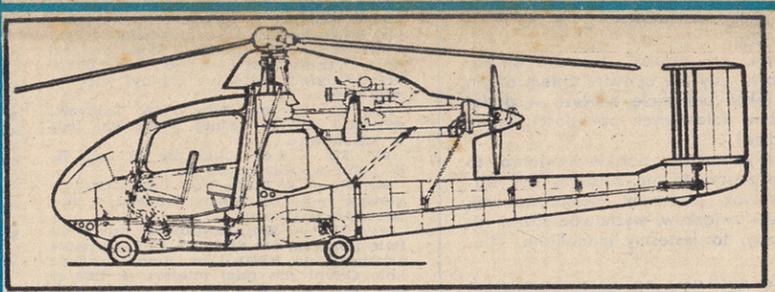
W oczekiwaniu na przyszły lot laboratorium orbitalnego Spacelab, ogłoszono dla młodzieży zachodnioeuropejskiej i amerykańskiej kilka konkursów na projekty eksperymentów do zrealizowania na pokładzie tego laboratorium. Pod hasłem: Młodzież w Kosmosie. Na przykład spośród 376 propozycji wyłoniono 42 najlepsze projekty zgłoszone przez młodzież z niemieckich obszarów językowych Europy Zachodniej. W jury tego konkursu zasiadło 3 profesorów (fizyk, chemik i radioastronom) oraz robotronik i ekonomista – z RFN, Szwajcarii i USA. Oceniano przede wszystkim: oryginalność i wartości praktyczne projektowanych eksperymentów, z których 3 mają szanse realizacji.

Pierwsze miejsce zajął 17-letni uczeń za optyczny teleskop modułowy o średnicy 10 m wytwarzany w całości w Kosmosie na pokładzie Spacelaba (łącznie z wytopem i polerowaniem szkła). Na drugim miejscu znalazł się 20-latek, projektant kosmicznego pieca słonecznego (reflektor skupiający i komora do topienia). Trzecie miejsce przypadło dwóm 20-latkom za prom kosmiczny złożony z dwóch sprzężonych przy starcie samolotów: z napędem i ładunkowego (bez napędu). Po zakończeniu pracy silników zespół rozłącza się i po wykonaniu zadania powraca oddzielnie na Ziemię. Badania modelowe w tunelu aerodynamicznym i w locie wypadły pomyślnie. Wiele było projektów eksperymentów biologicznych.

Jakie były nagrody: stypendia wakacyjne na podróż do ośrodków astronomicznych w USA, minikalkulatory programowalne, wycieczki do ERNO, gdzie powstaje Spacelab oraz dostęp do laboratoriów lotniczo-kosmicznych zakładów Dorniera.

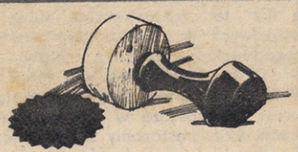
JAK CHODZĄ I STOJĄ KOSMONAUCI

Prof. dr medycyny Yaichiro Hirasawa z Instytutu Technologicznego w Tokio już od 35 lat obserwuje jak ludzie chodzą i stoją. Jest obecnie autorytetem światowym w wąskich specjalnościach stasiologii i posturologii oraz konstruktorem urządzeń: podoscopu, gravicordera i gravianalyzera – stosowanych dziś w służbie zdrowia na całym świecie. A także w medycynie sportowej i kosmicznej. Urządzenia takie znajdują się m.in. w ośrodkach szkolenia kosmonautów w Gwiezdnym Miasteczku oraz w Houston. Osoba badana staje lub wykonuje określone ruchy na płycie przyrządu, zaś otrzymany wykres umożliwia wykrycie spożycia choćby najmniejszej ilości alkoholu, wypalenia nawet 1 papierosa, nie mówiąc o innych używkach lub narkotykach. Określa poza tym zdolność do utrzymania równowagi pod wpływem różnych zewnętrznych zakłóceń środowiska i wskazuje możliwość max. wykorzystania siły człowieka. Z lewej: zapis na pedoscopie przesunięcia środka masy człowieka przy silnym zamachu ręką.



ŚMIGŁOWIEC FIAT-7005

Mało znany projekt włoskiego śmigłowca o dużej prędkości opracowanego w zakładach FIAT. Silnik turbinowy napędza wirnik nośny i śmigło pchające. Średnica wirnika nośnego – 8,40 m, długość kadłuba – 7,92 m, wysokość – 2,60 m.

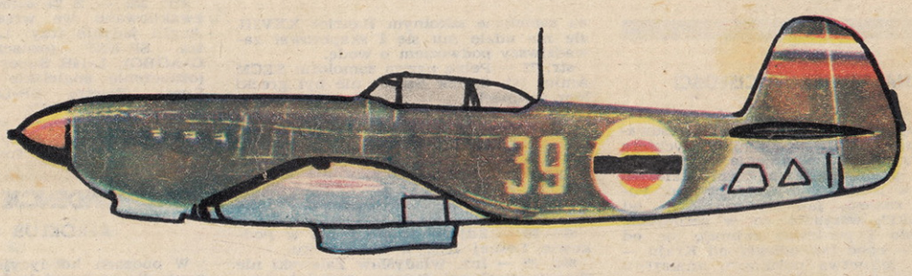


LOT W CISZY

Dla lotników użytkujących samoloty z niewytłumionymi pod względem poziomu hałasu kabinami załogi, opracowany został w USA lekki zespół HD mikrofonowo-słuchawkowy łączności radiowej ze specjalnymi wkładkami usznymi chroniącymi narząd słuchu w zakresie od ok. 90 dB (samoloty odrzutowe), przez ok. 105 dB (śmigłowe samoloty 1-silnikowe) i ok. 115 dB (śmigłowce) do ok. 130 dB. Trwały pobyt w hałasie powyżej 90 dB może uszkodzić słuch. Mikrofony elektryczne lub dynamiczne. Kabłąk nagłowny ma szczeliny wentylacyjne; wkładki tłumiące zostały zalecone przez władze lotnicze.

JAK-9M

W uzupełnieniu informacji z SP nr 19/1981 r. podajemy sposób malowania samolotów myśliwskich Jak-9M w barwach lotnictwa bułgarskiego w latach 1945–1946.



SAMOLOT AEROKLUBOWY Z KONKURSU

Przekrój perspektywiczny przedstawia 2-miejscowy samolot sportowy LGM-2 Peewit, jaki zdobył 2 miejsce w konkursie aeroklubu brytyjskiego (Royal Aero Club). Konstruktorem był Anglik inż. L. McFarlane.

Rozpiętość – 9,14 m, długość – 7,10 m, wysokość – 2,07 m, pow. nośna – 14,3 m². Masa całkowita z załogą, paliwem (2×34 dm³) i 23 kg bagażu – 570 kg.

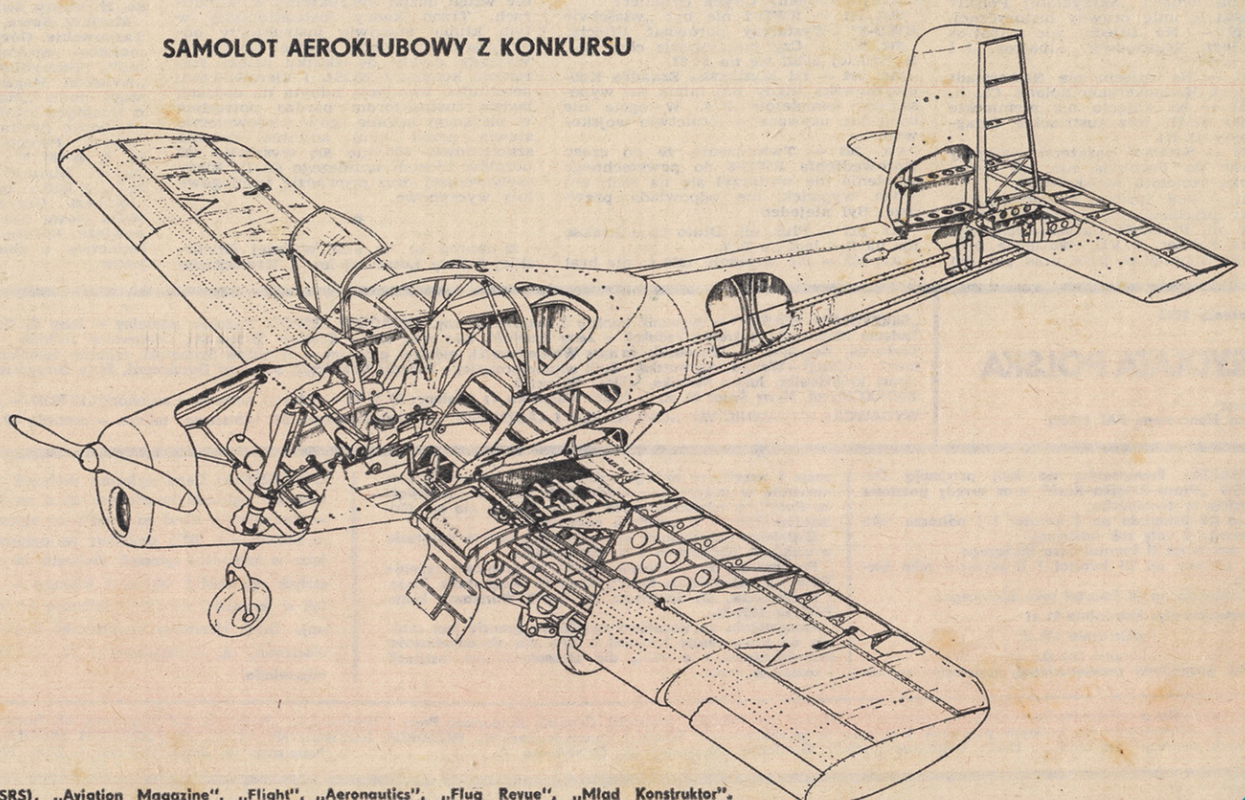
Silnik o mocy 55,2 kW (75 KM). Osiągi (śmigło stałe): prędkość startu – 96 km/h, wznoszenie przy prędkości 96 km/h – 4 m/s, max. prędkość przelotowa 167 km/h, prędkość przeciągnięcia – 82 km/h (z klapami – 76 km/h), długość startu na wysokość 15 m – 319 m, długość lądowania znad 15 m – 302 m.

Profil płata NACA 23015. Podwozie stałe trójkołowe. Wymiary kabiny: szerokość – 0,99 m, wysokość (od fotela) – 0,965 m. Dwuster.

Konstrukcja metalowa; stery i lotki pokryte płótnem. Płat prosty bez skręceń. Skrzela stałe.

Konkurs RAC był rozstrzygnięty w... 1953 r., a zwyciężył w nim samolot 2-miejscowy konstrukcji Polaka z Australii inż. Henryka Millicera (konstruktor z międzywojennej PZL), jaki następnie był produkowany seryjnie i uzyskał międzynarodowy sukces.

Jaka szkoda, że minęła rozsądna moda na lekkie, ekonomiczne samoloty sportowe. I to na całym świecie. Lukę tę wypełniają gdzie niegdzie konstrukcje amatorskie. Ale niestety, to nie to samo...



Zdjęcia i rysunki: „TM-81" (CSRS), „Aviation Magazine", „Flight", „Aeronautics", „Flug Revue", „Mlad Konstruktor".

SP